



EUBAU DER STÄD-
 TISCHEN HÖHEREN
 MÄDCHEN-SCHULE
 AN DER „KLEINEN
 HELLE“ IN BREMEN.
 ** ERBAUT VOM **
 HOCHBAUAMT I IN
 *** BREMEN. ***
 * * FESTAAL. * *
 === DEUTSCHE ===
 BAUZEITUNG
 51. JAHRGANG 1917.
 * * * NO. 10. * * *



DEUTSCHE BAUZEITUNG

51. JAHRGANG. № 10. BERLIN, DEN 3. FEBRUAR 1917.

Neubau der städtischen höheren Mädchenschule an der „Kleinen Helle“ in Bremen.

Erbaut vom Hochbauamt I in Bremen. (Schluß aus No. 8.) Hierzu eine Bildbeilage, sowie die Abbildungen S. 47, 48 und 49.



Die Bauweise der neuen Schule weicht nur unwesentlich von der der neuen Realschule im Westen ab, die in No. 69 und 71 der „Deutschen Bauzeitung“, Jahrgang 1915, eingehend beschrieben ist und auf die daher verwiesen werden muß. Für die Außenseiten sind wiederum die schönen Klinker aus der

Dampfziegelei Bad Eilsen bei Bückeburg gewählt worden, für den Sockel besonders stark gesinterte, mit Buckeln und Blasen versehene Steine aus den Klinkerwerken Dehme bei Oeynhausen. Neben der Verwendung von Ibbenbürener Sandstein an den Straßen- und Terranova-Putz an den Hofseiten für die Eingänge und Gesimse dienen zur Belebung der Flächen kräftig modellierte und von Bantler in Braunschweig gebrannte Zierteile aus Klinkermasse, die in der Farbe gut mit den roten Steinen der Flächen und den kupferfarbenen Falzpfannen der Dächer zusammen gehen (S. 49). Alle Dachrinnen und Rohrblechteile sind straßenwärts aus Kupfer, hinten aus Zink hergestellt.

Die Niederdruck-Warmwasserheizung ist in diesem Neubau mit einer ausgedehnten künstlichen Lüftungs-Anlage verbunden, bei welcher die frische

Luft in Dachhöhe entnommen und mittels eines wasserberieselten Ziegelrockenfilters gereinigt und befeuchtet wird, um dann in der Heizkammer angewärmt und durch einen elektrisch betriebenen Lüfter in den auf dem Dachboden entlang führenden begehbaren Frischluftkanal geleitet zu werden. Von diesem gelangt die warme reine Frischluft in Mauerkanälen, die mit glasierten Fliesen verkleidet sind, in die Klassen; die verbrauchte Luft entweicht durch Ueberdruck und natürlichen Auftrieb durch über Dach geführte Luftkanäle.

Die Baukosten haben einschließlich Neben-Anlagen 645 800 M., die des Inventars 97 400 M. betragen. Die Schule wurde vom Hochbauamt I Bremen, Vorstand: Staatsbaurat Weber, innerhalb 2 Jahren und 4 Monaten erbaut. Entwurfsbearbeitung und Bauleitung lagen in den Händen des Staatsbaumeisters Ohnesorge, die Bauführung hatte zuerst der Bautechniker Mindermann und nach dessen Einberufung zum Heeresdienst der Bautechniker Burmeister. Die Modelle für alle Bildhauerarbeiten lieferte Rudolf Gangloff in Bremen, der auch die Holzbildhauerarbeiten übernahm. Die Ausführung aller Bauarbeiten erfolgte fast ausschließlich durch Bremer Firmen, sie stellt deren Leistungsfähigkeit während des Krieges ein hervorragendes Zeugnis aus. —

Architekt Wilhelm Voigt †.

Von Dipl.-Ing. Ernst Prinz, Architekt B. D. A. in Kiel.



Am 14. September 1916 ist in Kiel nach langer schwerer Krankheit der Kirchenbaumeister Wilhelm Voigt verschieden. Mit ihm ist der Vormann der schleswig-holsteinischen Privat Architekten dahin gegangen. Länger als 20 Jahre stand der Name Voigt in der Provinz in allen Kreisen, die Interesse und Verständnis für die Baukunst besaßen, an erster Stelle; sein Rat wurde viel gesucht, seinem Urteil großer Wert beigelegt. Im öffentlichen Leben trat er aber selten hervor; seine Arbeit war ihm Alles. Er sah seine Lebensaufgabe lediglich im Schaffen und fand seine Befriedigung darin, in rastloser stiller Arbeit sein Bestes zu geben, durch Rat und Tat zu helfen, durch sein Beispiel zu wirken.

Daß Voigt bis zuletzt in seinen Arbeiten immer einer der Jüngsten unter den Architekten geblieben ist, zeigen seine Bauten. Bis zu seiner schweren Erkrankung vor etwa 2 Jahren ist er mit immer gleich bleibender Frische in seiner Entwicklung vorwärts gegangen. Gerade seine letzten Arbeiten, wie die Vereinsbank in Kiel, das Haus Ahlmann in Kiel, die Friedhof-Kapelle in Ellerbek zeigen

ihn auf einer Höhe der Schaffenskraft, die von keinem der schleswig-holsteinischen Architekten übertroffen, von wenigen erreicht wurde.

Voigt's ältere Bauten finden heute nicht mehr ungeteilten Beifall, d. h. so lange nicht, als man sie nicht unter dem Gesichtswinkel der Zeit ansieht, in der sie entstanden. Dann aber muß man sie gelten lassen und mancher Arbeit nachsagen, daß sie einen bleibenden Wert in der Architekturgeschichte unserer Provinz behalten wird.

Der verstorbene Otzen sagte im Kreise von Architekten bei einer ähnlichen Betrachtung einmal: „Wenn auch Viele von uns heute vielleicht mit Anteilnahme, aber doch mit dem Bedauern, welches leicht durch den Radikalismus in künstlerischen Fragen erzeugt wird, auf diese älteren Schöpfungen blicken, so mögen sie dessen eingedenk sein, daß in ihnen die absolut notwendigen Vorläufer ihrer eigenen glanzvollen Gegenwart sich finden.“ Mag uns heute mitunter die äußere Form nicht mehr ganz zusagen, in allen Arbeiten Voigt's indes muß die edle und vornehme Gesinnung, welche aus diesen Bauten spricht, anerkannt werden. Pflöge doch Voigt mit wenigen Anderen inmitten einer ungeheuren Bautätigkeit Kiels die ideale Seite des Bauens, frei von spekulativem Gewinn und raschem Erwerb.

Die Rhein-Schifffahrt und ihre Zukunft.

Nach einem Vortrag, gehalten im „Architekten- und Ingenieur-Verein zu Hamburg“

von Geh. Brt. Prof. Dr.-Ing. h. c. J. F. Bubendey, Wasserbaudir. in Hamburg.

(Fortsetzung statt Schluß aus No. 1-2.)



Welche große Bedeutung die Vertiefung des Rheinfahrwassers bis zur Mainmündung in Verbindung mit der Mainkanalisierung, also die Schaffung einer 2,5 m tiefen, bis in das Herz Süddeutschlands reichenden Wasserstraße haben wird, geht am besten aus einem Blick auf die staunenswerte Entwicklung hervor, welche die Stadt Frankfurt innerhalb der drei Jahrzehnte genommen hat, die seit der Ausführung der Kanalisierung des Mains von seiner Mündung bis nach Frankfurt verfloßen sind. Die ursprünglich nur als Börsen- und Handelsplatz bedeutende Stadt verdankt ihre jetzige Stellung als Industriestadt ganz wesentlich der leistungsfähigen Wasserstraße, die sie seit 1886 mit dem Rhein verbindet. Der Hafenverkehr hat 1886, dem Jahr der Eröffnung des neuen Westhafens, 150 000^t betragen und sich auf 1 175 000^t i. J. 1909 vermehrt. Die Leistungsfähigkeit des Westhafens war schon vor einigen Jahren erschöpft; erweitert konnte dieser Hafen nicht werden, weil er von vollständig bebauten Gebieten umgeben ist. Die Stadt Frankfurt hat nun im Osten der Stadt umfangreichen Baugrund erworben und ein neues Hafengebiet*) erschlossen, das ausgedehnte, mit Kranen, Gleisen, Schuppen und Lagerhäusern versehene Kaianlagen und Lagerplätze, namentlich für Kohlen und Floßholz, sowie Industrieanlagen umfaßt. Auf die Möglichkeit, die billigen Wasserfrachten für die Anlage von Fabriken auszunutzen, ist besonderer Wert gelegt worden; es ist deshalb dem ursprünglich in Aussicht genommenen Hafengebiet noch ein weiteres, für den Aufbau von Fabriken geeignetes Gebiet hinzugefügt worden, das zwar nicht unmittelbar an den Häfen liegt, aber mit ihnen in bequemer Weise durch Gleise verbunden ist. Das Gebiet des Osthafens mißt 450 ha und es wird nach seinem vollen Ausbau 34 ha Wasserfläche, 12 km Ladeufer, 30 km Straßen und 70 km Gleise umfassen. Die Gesamtkosten der Ausführung sind auf 73 Mill. M. veranschlagt.

Im Jahr 1890 wurde von Hessen-Darmstadt beschlossen, die Main-Kanalisierung bis Offenbach fortzuführen, 1897 wurde der Bau begonnen, 1898 wurden zwischen Preußen, Bayern, Baden und Hessen Verhandlungen wegen der Kanalisierung von Offenbach bis Aschaffenburg aufgenommen; sie führten zu dem Staatsvertrag vom 2. April

1906, durch den die Ausführung dieser Arbeit vereinbart, zunächst aber noch davon abhängig gemacht wurde, daß vorher das Gesetz, betreffend die Erhebung von Schiffsahrtsabgaben, für den Rhein in Kraft gesetzt wurde. In letzter Zeit hat die preußische Regierung indessen darauf verzichtet, die Erfüllung dieser Bedingung zu fordern. Die von Preußen für die Kanalisierung Offenbach-Aschaffenburg aufzuwendenden Kosten sind zu 4,8 Mill. M. veranschlagt, während Bayern 23,8 Mill. M. aufzuwenden haben wird.

In dem Reichsgesetz vom 24. Dezember 1911 ist es, nachdem Baden und Hessen schon früher sich bereit erklärt hatten, den Neckar auf ihrem Gebiet auf Kosten Württembergs zu kanalisieren, ebenfalls als eine der Aufgaben des Rheinstrombau-Verbandes hingestellt worden, das Fahrwasser des Neckar von seiner Mündung in den Rhein bis nach Heilbronn durch eine Kanalisierung auf die Tiefe von 2,20 m zu bringen.

Steht es derart in Aussicht, daß durch die Kanalisierung des Main und des Neckar weite Gebiete Süddeutschlands der Rheinschifffahrt unmittelbar erschlossen werden, so haben die letzten Jahre auch auf dem eigenen Gebiet des Rheinstromes bedeutende Erweiterungen der Schiffsahrtsziele gebracht, die in Zukunft aller Voraussicht nach noch stark an Ausdehnung und Bedeutung gewinnen werden.

Im Anfang des 19. Jahrhunderts unterschied sich der Rhein von Basel bis Speyer noch in keiner Weise von dem Urzustand, in dem er während eines Zeitraumes von Jahrtausenden die Gerölle aus dem Oberlauf in die Senke zwischen Schwarzwald und Wasgenwald gefördert und, in seinem Lauf unaufhörlich zwischen beiden Ufern schwankend, das oberrheinische Flußtal erzeugt hat. Erst im 19. Jahrhundert ist dem Rhein auf dieser Strecke ein fester Mittelwasserlauf gegeben worden, nicht aus Rücksicht auf die Schifffahrt, sondern zum Schutz und zur Förderung der Ufersiedelungen. Bei dieser Regulierung sind viele Durchstiche ausgeführt worden, sodaß die ganze Länge des Talweges von Basel bis Lauterburg von 218 km auf 183 km, also um 16%, verkürzt wurde. Durch diese Art der Regulierung hatten sich zum Nachteil der Schifffahrt bei kleinem Wasser ungenügende Tiefen auf den Uebergängen zwischen zwei entgegengesetzten Krüm-

*) Vergleiche Jahrgang 1910 S. 678 ff.

Voigt's Vater war Hofbesitzer im Norden Schleswigs, dicht an der dänischen Grenze; seine Mutter eine fleißige Frau von starker Persönlichkeit, wie allein ernste Tätigkeit sie bildet. Künstlerische und literarische Fähigkeiten und Neigungen sollen häufig und in reichem Maße in der Familie vorhanden gewesen sein. So sagt man von einem Onkel, daß er ohne Goethe's „Faust“ in der Tasche selten seine Koppeln besucht habe. Die bekannte Schriftstellerin Helene Voigt-Diederichs ist eine nahe Verwandte Voigt's. In solcher Umgebung ward Voigt's Vorliebe für eine künstlerische Tätigkeit früh geweckt: schon als Knabe entschloß er sich für das Baufach.

Am 6. Dez. 1857 auf Slangaard, Kreis Hadersleben, geboren, hat Voigt sein Leben lang mit treuer Liebe an seiner Heimat gehangen: aus den heimatlichen Bauten der Vergangenheit, aber auch aus denen des baulich uns verwandten Dänemark hat er seine nachhaltigsten Anregungen geschöpft. Seine Studien brachten ihn nach der Gymnasialzeit in Hadersleben und nachdem er nach fast gleichzeitigem Verlust beider Eltern ein Jahr lang den väterlichen Hof verwaltet hatte, in den Jahren 1878—1885 nach Süd- und Mitteldeutschland, nach München und Berlin. Suchen doch alle schleswig-holsteinischen Architekten seit Jahrzehnten ihre Ausbildung außerhalb der Provinz! Daß der Uebergang vom schulmäßig Erlernten und dem durch Studien auf Reisen Gewonnenen den ersten Bauten das eigene Gepräge gibt, ist so natürlich wie allgemein. Auch Voigt's Bauten verraten, bis er sich selbst gefunden, deutlich den Einfluß seines Lehrers Otzen und vielleicht noch mehr den Grisebach's.

Nach mehrjähriger Tätigkeit in Hamburg wandte sich Voigt 1892 nach Kiel und baute von hier aus in allen Gegenden Schleswig-Holsteins. Bei seinen ersten Bauten verwendet er den Backstein ganz in der damals, um 1880 bis 1890, gepflegten Weise. Die rein äußerliche Form bedeutete in dieser Zeit noch eigentlich Alles, man war von ihr viel abhängiger, als vorher und nachher. Welcher Stil? Das war immer die erste Frage, die gerade der Laie bei einem Bauwerk stellte. Voigt's Bauten aus dieser Zeit, unter anderen die Häuser Kallsen und Schmidt in

Flensburg, das Museum Ditmarscher Altertümer in Meldorf und der 1892 infolge eines im engeren Wettbewerb errungenen Auftrages entstandene Bau der Invaliditäts- und Alters-Versicherung in Kiel in der Garten-Straße zeigen eine in der Art ihrer Zeit sehr selbständige Auffassung und Durcharbeitung. In dieser Zeit oder wenig später entstanden auch das Kreishaus in Meldorf und das Katharinenheim in Hadersleben.

Voigt wurde in Kiel und in der Provinz bald bekannt und geschätzt. 1895, drei Jahre nach seiner Uebersiedelung von Hamburg nach Kiel, zu der die Erkrankung des von Voigt sehr geschätzten Moldenshardt, des Schöpfers des Thaulow-Museums in Kiel, die Veranlassung gab, ernannte der Kieler Parochial-Verband Voigt zu seinem Kirchenbaumeister. Die Aufgaben, die ihm nun gestellt wurden, auch von auswärtigen kirchlichen Körperschaften, häuften sich. Aber auch im Bau von Villen und Landhäusern wirkte er vielseitig und erfolgreich. So schuf Voigt in eigener freier Art die Bauten für Justizrat Niese 1897, Dr. Brunnhof, Etatsrat Boie, Haus Milberg, Professor Friedrichs, alle in Kiel, Haus Fülcher-Itzehoe, und in diesem Charakter ganz vorzüglich das Haus Möller, Bismarck-Straße und ebenso gelungen das kleine Wetterhäuschen im Kieler Schloßgarten.

Um die Jahrhundertwende und schon vorher ging man erst zaghaft, bald freier von deutscher Renaissance zum Barock über. Das gebrochene Dach, das Mansarddach, ist für den Laien wohl das auffälligste Merkmal. Die Häuser Justizrat Bockelmann-Kiel, Haus Pickert in Gaarden (1899), das Feierabend-Haus für Lehrerinnen in Schleswig (1900), die Orts-Krankenkasse am Knooper-Weg (1901), Haus Boie, Moltke-Straße, das ganz besonders gut gelungene Henrietten-Haus in der Körner-Straße im Stil des ehemaligen Schwefel-Hauses und mit einer sehr feinen kleinen Eingangs-Treppenhalle (1903), die Schule in Husum (1905), ein Putzbau von Ruhe und Größe in der Verteilung der Flächen, und das schöne Altersheim in Kappeln sind in dieser Zeit entstanden und zeigen, wie gut Voigt sich in die Wandlungen der Zeit hinein zu fühlen wußte und mit ihr vorwärts ging.—

(Schluß folgt.)

mungen ergeben, und diese Uebergänge verliefen noch dazu in vielen Fällen sehr schroff.

Der Hafen von Mannheim, der bis vor Kurzem in der Hauptsache die obere Grenze der Handelsschiffahrt auf dem Rhein bildete, hat sich in den letzten 50 Jahren gewaltig entwickelt. Die bei der Strom-Regulierung entstandenen Altläufe des Rheins und des Neckars konnten in die Hafenanlagen einbezogen werden. Ihm gegenüber liegt der bayerische Hafenplatz Ludwigshafen. Die Gesamtheit der Mannheim-Ludwigshafener Hafenanlagen bildet mit einem Verkehr, der 1912 etwa 10 Mill. t betrug, jetzt für den Oberrhein ein würdiges Gegenstück zu den Rhein-Ruhr-Häfen des Niederrheins. Diese beiden

verbessern. 1892 wurde der mit Gleisanschlüssen versehene Rheinhafen bei Straßburg eröffnet. Die Arbeiten waren nicht ohne Erfolg; der Verkehr der elsässischen Häfen Straßburg und Lauterburg ist gestiegen von 54 000 t i. J. 1892 auf 1 600 000 t i. J. 1910. In der Zeit der Niedrigwasserstände war der Schiffahrtsverkehr nach und von Straßburg gleichwohl monatelang unterbrochen. Von 1894 bis 1909 wechselte die Anzahl der Schiffahrtstage eines Jahres zwischen 150 und 280; durchschnittlich waren es 215 Tage. Aber auch innerhalb der Schiffahrtszeit konnten die Kähne keineswegs immer mit gleichem Tiefgang fahren. Die Tiefen waren oberhalb Mannheim um etwa 0,9 m geringer als unterhalb; die Frachten nach Straßburg waren deshalb wesentlich höher als die nach Mannheim.

Diese Umstände drängten auf Abhilfe, und nach langen Verhandlungen wurde am 28. November 1901 zwischen Elsaß-Lothringen, Baden und Bayern ein Vertrag über die Regulierung des Rheins von Straßburg bis Sondernheim abgeschlossen. Die zu regulierende Strecke hat eine Länge von 85 km. Das Fahrwasser soll oberhalb der Murg-Mündung 88 m, unterhalb 92 m breit werden, und die Tiefe soll bei einem Wasserstand von + 1,50 m am Pegel zu Straßburg und + 3 m am Pegel zu Maxau 2 m betragen. Bei Erreichung dieses Zieles wird die Fahrwassertiefe von 2 m durchschnittlich an 280 Tagen vorhanden sein; auf die Tiefe von 1,50 m wird nach Vollendung der Arbeiten an etwa 348 Tagen, also nahezu dauernd, gerechnet werden. Diese wesentliche Verbesserung soll, ähnlich wie es auch auf der preußischen Strecke der Ober-Elbe beabsichtigt ist, durch den Einbau von Grundswellen und Bühnen erreicht werden, sodaß innerhalb des Mittelwasserbettes ein besonderes Niedrigwasserbett ausgebildet wird, das sich in schlank gestreckten Uebergängen zwischen den Ufern des Mittelwasserbettes schlängelt. Auf der rd. 44 km langen Strecke von Sondernheim bis Mannheim sollen nur Baggerungen vorgenommen werden. Die Arbeiten, deren Kosten zu 13,5 Mill. M. veranschlagt worden sind, wurden im Jahr 1907 in Angriff genommen und sollten der Hauptsache

nach in 9 Jahren beendet werden. Die Belebung, die die Rheinschiffahrt oberhalb Mannheim in den letzten Jahren gefunden hat, ist übrigens nicht auf die Strecke Mannheim-Straßburg beschränkt geblieben. Seit etwa 10 Jahren wird auch eine Schiffahrt nach Basel betrieben; der Verkehr ist noch im Anfangsstande, aber er ist doch von 3744 t 1906 auf 65 000 t 1910 und 100 000 t 1913 gestiegen. Die Schweiz ist damit in den Kreis der große Handelsschiffahrt treibenden Staaten eingetreten. Sie fängt jetzt an, sich bei dem Bezug aus überseeischen Ländern, namentlich von Getreide, Baumwolle und Oelen, im verstärkten Maße der billigen Wasserfrachten zu bedienen und bemüht sich, die großen Lagerhäuser zur Aufnahme solcher Güter auf Schweizer Gebiet vorzurücken. Indem sie die Rheinschiffahrt auf eigenem Gebiet fortsetzt, hofft sie auch, den Verkehr mit deut-



Tür zum Festsaal.

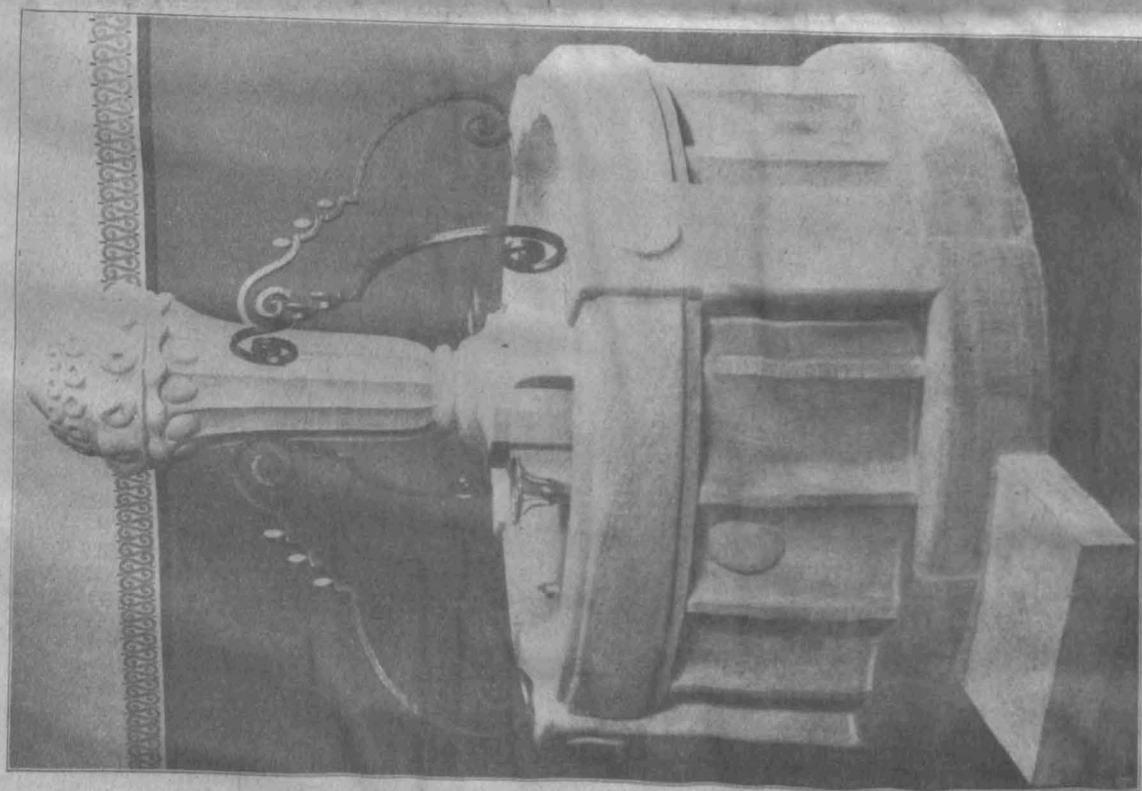
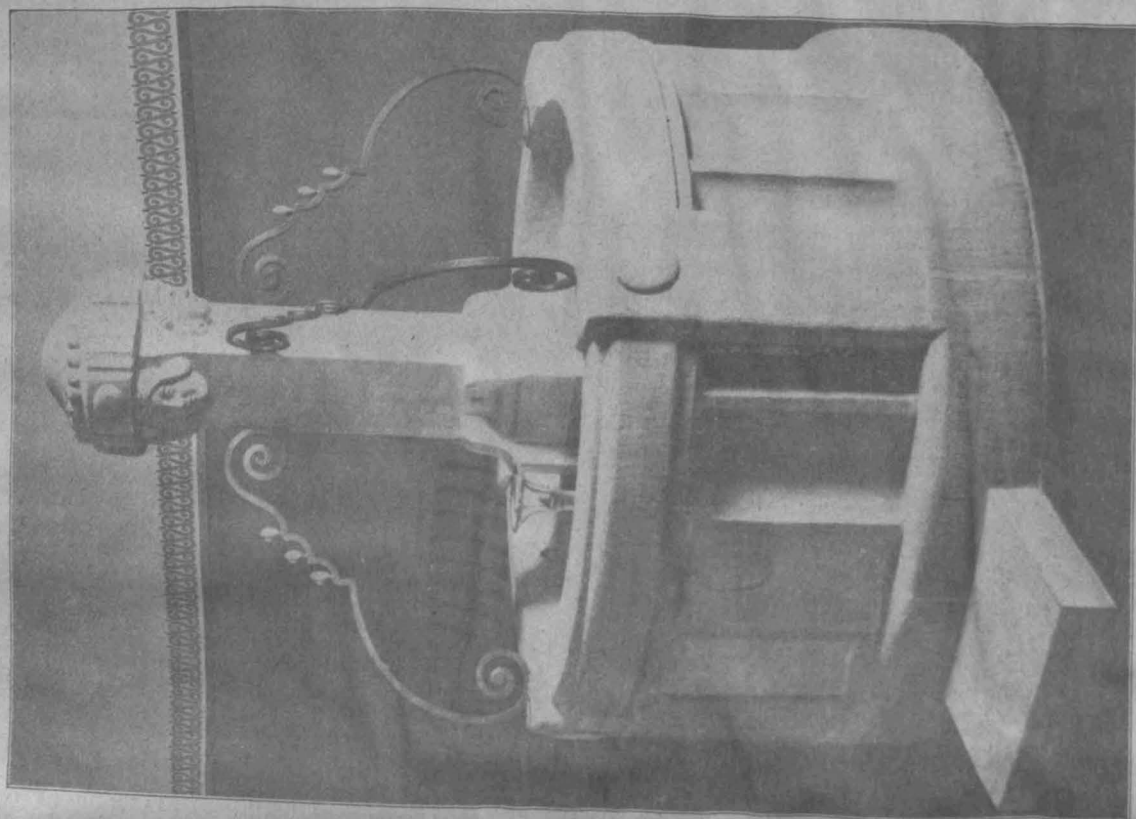
Neubau der städtischen höheren Mädchenschule an der „Kleinen Helle“ in Bremen.

großen Hafengebiete bewältigen drei Viertel des gesamten Rheinschiffahrt-Verkehres.

Die Häfen von Mannheim-Ludwigshafen haben lange Zeit als natürliche Endpunkte der großen Rheinschiffahrt gegolten. Es liegen zwar am Oberlauf des Rheins einige kleinere Häfen wie Speyer, Lauterburg, Maxau und Kehl, aber der Gesamtverkehr dieser Häfen hat sich noch im Jahre 1890 nur auf 195 000 t belaufen gegenüber dem Verkehr von 3 500 000 t, den die Häfen Mannheim und Ludwigshafen im selben Jahr aufgewiesen haben. Der Wunsch, den Wasserverkehr Straßburgs zu heben, führte die Regierung von Elsaß-Lothringen zu dem Plan, einen Seitenkanal von Straßburg nach Speyer oder nach Ludwigshafen herzustellen; als dieser Gedanke aber von der Reichsregierung nicht aufgenommen wurde, suchte man die Rheinschiffahrts-Straße von Mannheim bis Straßburg zu

schen Kohlen zu beleben und ihren Alpenbahnen einen größeren Anteil an der Kohlenversorgung Nord-Italiens zu sichern. Die jetzt zu lösende Aufgabe ist zweifacher Natur; es handelt sich einmal um die Verbesserung des Rheinfahrwassers zwischen Straßburg und Basel, dann um die Fortsetzung dieses Schiffahrtsweges bis an den Bodensee. Es soll also den von Rotterdam und vom Niederrhein kommenden großen Schleppkähnen der

lich die Schiffbarmachung des Rheins zwischen Basel und dem Bodensee, ist allem Anschein nach einfacher zu lösen, als die Schaffung eines der großen Schifffahrt genügenden Fahrwassers von Straßburg bis Basel; dieser Lösung des zweiten Teiles haben sich denn auch alle Beteiligten mit großer Lebhaftigkeit zugewandt. Der Nordost-Schweizerische Verband für die Schifffahrt Rhein-Bodensee in St. Gallen hat sich mit den gleichen Ziele verfolgenden



Trinkbrunnen auf den Gängen.
Neubau der städtischen höheren Mädchenschule an der „Kleinen Helle“ in Bremen.

1000 km lange Weg bis in das große Becken des Bodensees geebnet, die Schweizer Häfen Rorschach, Romanshorn usw. sollen dem Weltverkehr geöffnet werden. Die weitere Aufgabe, durch Kanalisierung der Aare und ihrer Nebenflüsse auch andere Schweizer Seen, namentlich den Züricher See, der Rheinschifffahrt zugänglich zu machen, steht im Hintergrunde.

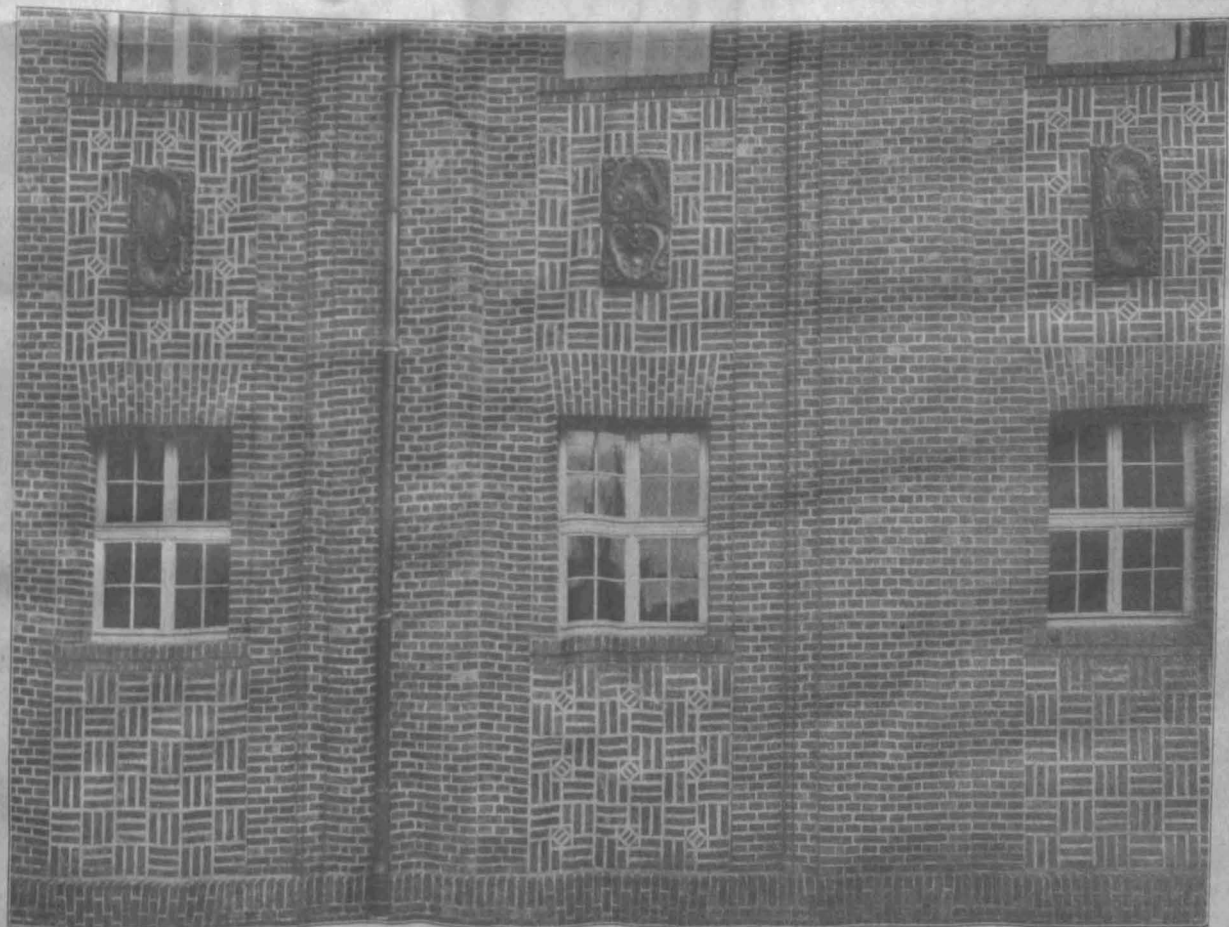
Der zweite Teil der heute vorliegenden Aufgabe, näm-

lich die Schiffbarmachung des Rheins zwischen Basel und dem Bodensee, ist allem Anschein nach einfacher zu lösen, als die Schaffung eines der großen Schifffahrt genügenden Fahrwassers von Straßburg bis Basel; dieser Lösung des zweiten Teiles haben sich denn auch alle Beteiligten mit großer Lebhaftigkeit zugewandt. Der Nordost-Schweizerische Verband für die Schifffahrt Rhein-Bodensee in St. Gallen hat sich mit den gleichen Ziele verfolgenden

*) Vergleiche auch Deutsche Bauzeitung, Jahrg. 1912 S. 416 und 547.



Ornamentale Behandlung an den Fenstern des Festsalles und beim Uhr-Aufbau.



Klinker-Ornamente an der Straßenseite.
Neubau der städtischen höheren Mädchenschule an der „Kleinen Helle“ in Bremen.

um eine zunächst noch unbestimmt gelassene Frist verschoben worden.

Von dem schweizerischen Ingenieur Gelpke, der dem Unternehmen große Aufmerksamkeit geschenkt hat, ist vor einigen Jahren bereits ein Vorentwurf veröffentlicht worden. Gelpke weist darauf hin, daß neben den vier auf der Rheinstrecke Bodensee—Basel bereits in Betrieb befindlichen Wehr- und Kraftwerk-Anlagen zunächst nur sechs weitere ähnliche Anlagen erforderlich seien. Andere Beurteiler halten zur Erreichung dieses Zieles noch die Anlage einer Reihe weiterer Stauwerke für erforderlich. Geh. Ober-Baurat Sympher hat sich dahin ausgesprochen, daß die von Gelpke vorgeschlagene Beschränkung der Aufgabe nur auf der Rheinstrecke unterhalb der Aare-Mündung ausführbar sein werde; oberhalb der Aare-Mündung sei die Abflußmenge des Rheins zu gering, so daß hier die 2^m tiefe Schiffsahrtsstraße in den ungestaut bleibenden Strecken nur in sehr bescheidenen Breiten geschaffen werden könnte. Falls die mehrfach vertretene Auffassung, daß die Kraftwerke mit den Kosten der sämtlichen Wehranlagen belastet werden könnten, zutrifft, so würden die für die Schiffbarmachung der Strecke Basel—Bodensee aufzuwendenden Kosten sich der Hauptsache nach auf die Baukosten der Schiffsahrts-Schleusen beschränken. Die Kosten sind hiernach auf 50 Mill. Franken, von anderer Seite sogar nur auf 30 Mill. Franken geschätzt worden. Nach der letzten Schätzung würde sich bei 168 km Länge der Strecke von Basel bis Konstanz ein Satz für 1 km Flußkanalisierung von nur rd. 180000 M. ergeben. Bei Beurteilung der wirtschaftlichen Bedeutung dieses Einheitspreises würde noch zu bedenken sein, daß der von Basel bis Konstanz schiffbar gemachte Rhein den Weg durch den Bodensee bis Bregenz frei machen würde; die Entfernung Basel—Bregenz beträgt aber 220 km.

Für die Verbesserung des Fahrwassers der 127 km langen Strecke Straßburg—Basel kommen nach den Untersuchungen des Geh. Ob.-Brts. Sympher zwei Möglichkeiten in Betracht. Entweder ist die ganze Strecke in der jetzt unterhalb Straßburg zur Anwendung kommenden Bauweise zu regulieren, oder die Regulierung wird auf die 32 km lange Strecke von Straßburg bis Wittenweier beschränkt und die obere Strecke Basel—Wittenweier wird kanalisiert. Die Kosten der Regulierung dürften nach Maßgabe der unterhalb Straßburg gemachten Erfahrungen 160000 M./km betragen; das würde für die 127 km von Straßburg bis Basel 20 Mill. M. ergeben. Die 1000^t Ladung haltenden, bei voller Ladung 2^m eintauchenden Rheinkähne bedürfen zu ihrer Fahrt eine Tiefe von 2,2 m. Nun ist in Aussicht genommen, bei dem Pegelstand in Basel von — 0 eine Fahrtiefe von 2 m in etwa 90 m Breite zu schaffen. Dieser Wasserstand wird im Durchschnitt der Jahre an 347 Tagen vorhanden sein; ein um 20 cm höherer Wasserstand, dem die Tiefe von 2,2 m entsprechen würde, wird durchschnittlich noch an 321 Tagen eintreten. Diese Anzahl würde natürlich nicht in allen Jahren vorhanden sein. Sympher rechnet auch nicht mit voller Sicherheit darauf, daß das gesteckte Ziel einer 2 m-Tiefe beim Null-

Wasserstand in Basel für die ganze Strecke auf dem Weg der Regulierung erreicht werden kann; andere Beurteiler, wie der schweizerische Ingenieur Leuzinger, hegen noch stärkere Bedenken. Es wird deshalb doch wohl damit gerechnet werden müssen, daß der Rhein von Wittenweier bis Basel bei steigendem Verkehr zu kanalisieren sein wird. Dabei würde es sich um ein Gesamtgefälle von rd. 100 m handeln, das in etwa 15 Stufen von 6—9 m Gefälle auszubauen sein würde. Da die mittlere Abflußmenge des Rheins 450—500 cbm/Sek. beträgt, würden die an den Gefällstufen zu errichtenden Kraftwerke im Durchschnitt 450000—500000 PS. leisten, eine Arbeitsmenge, die in Elsaß-Lothringen, Baden, Hessen-Darmstadt, der Pfalz und allenfalls in den Provinzen Hessen-Nassau und Rheinland nutzbar zu machen sein würde. Die Kosten der Kanalisierung einschließlich der Kraftwerke sind auf 240 Mill. M. geschätzt worden. Leuzinger nimmt an, daß diese Kanalisierung in 10—15 Jahren ausgeführt werden könne und berechnet unter der allerdings kühnen Voraussetzung, daß in dieser Zeit die gesamten gewonnenen Energiemengen wirklich nutzbar gemacht werden, den Preis der Kilowatt-Stunde, an den Kraftwerken gemessen, zu 1 Pf. Er nimmt hiernach an, daß die Schiffsahrt auch unterhalb Basel von den Kosten der Kanalisierung im Wesentlichen nur die Bau- und Unterhaltungskosten der Schleusen zu tragen haben werde. Sympher ist in seinen Voraussetzungen vorsichtiger. Er nimmt an, daß die Schiffbarkeit des Rheins auf der Strecke von Basel bis Straßburg zunächst nur auf dem Wege der Regulierung verbessert wird. Damit läßt sich ein bis zum Bodensee reichender Wasserverkehr bereits entwickeln. Bei steigendem Verkehr und gleichzeitig wachsender Nachfrage nach elektrischem Strom würde dann, von Basel abwärts gehend, allmählich eine Gefällstufe nach der anderen zu errichten sein; auch auf diesem Weg würde die Schiffsahrtsstraße, wenn auch erst nach längerer Zeit, zu der überhaupt erreichbaren Vollkommenheit gelangen. Es unterliegt wohl keinem Zweifel, daß die Verbesserung der Schiffbarkeit des Oberrheins in mehr oder weniger engem Anschluß an die Vorschläge Sympher's durchgeführt werden wird, sodaß dann wirklich ein erheblicher Teil der Kanalisierungs-Kosten von den Betrieben der Kraftwerke wird übernommen werden können; freilich wird die Erreichung dieses Endzieles um so länger dauern, je schwieriger es sich etwa heraus stellen wird, den Absatz des in den Rheinkraftwerken erzeugten elektrischen Stromes zu steigern.

Sympher hat auch den auf der Wasserstraße Straßburg—Basel—Konstanz—Bregenz im Wettbewerb mit den Eisenbahnen zu erwartenden Verkehr untersucht und hat dabei angenommen, daß der Rhein von Straßburg bis Basel reguliert, von Basel bis Konstanz aber ganz kanalisiert werde, und zwar unter Herstellung von 210 m langen Schleppzug-Schleusen. Die eingehenden Rechnungen führen zu dem Ergebnis, daß die meisten Güter, die jetzt aus der Gegend des Rheins auf dem Eisenbahnweg nach der Schweiz und Italien gehen oder von dort kommen, später mit Vorteil den neuen Schiffsahrtsweg aufsuchen

Krieg und Baukunst in Frankreich und Belgien.

(Schluß.)



Auf belgischem Boden wurde vom damaligen Hauptquartier aus über Sedan, Donchery, St. Manches und La Chapelle auch Bouillon, ein alter belgischer Ort, malerisch am Semois gelegen, besucht. Auf schroffem Felsen, den der Fluß in spitzem Bogen umfließt, wurde schon im frühen Mittelalter eine Burg errichtet, deren Grundformen die heute erhaltenen Reste noch zeigen. Unter Karl V. fanden 1550 und weiterhin 1684 wesentliche Umbauten statt; aber weder diese noch die Vaubanschen Befestigungsbauten vermochten den allgemeinen Aufbau zu beeinträchtigen. Den Namen erhielten Ort und Burg von Gottfried von Bouillon, der das Herzogtum kurze Zeit besaß, es aber 1095 an das Erzbistum Lüttich verpfändete, dem es bis zur Eroberung durch Ludwig XIV. 1672 gehörte. Von diesem an die Herzöge von Bouillon zurückgegeben, blieb das Herzogtum beim Hause Latour d'Auvergne bis zur französischen Revolution. Nach 1815 kam es an die Niederlande, 1837 an Belgien. Im Inneren der Anlage stellte der Architekt mit einiger Enttäuschung „eine gegen das überwältigend herrische Aeußere doch fast nüchterne Leere fest; nur einige malerische Winkel sind erhalten.“

Nach dem Ausflug nach Bouillon besuchte Ebhardt im Auftrag des Kaisers weiterhin Belgien und berührte zunächst die kleine Grenzfeste Rocroy, „ein selten vollständiges Beispiel einer kleinen einheitlichen Vaubanschen sternförmigen Neuanlage“ mit strahlenförmig angeordneten Bastionen. Das vornehmste Gebäude ist die

sehr schöne klassische Kirche mit Säulen-Vorhalle und römischem Giebel. Ein weiter, hoher, dreischiffiger Innenraum wird durch ein kurzes, breites Querschiff und eine halbkreisförmige Altar-Nische wirkungsvoll abgeschlossen. Die Maas abwärts folgen die Ruinen einer bedeutenden Burg bei Hierges und die französische Festung Givet mit dem Denkmal Méhuls. Das Tal der Maas schließt sich nun enger zwischen Kalkfelsen zusammen. Es folgen Hastière mit einer kurz nach 1000 erbauten und maßvoll wiederhergestellten Klosterkirche, die ehemalige Benediktiner-Abtei, jetzt Schloß, Waulsort, und nach kurzer Zeit Schloß Freyr, ein Renaissancebau mit den in den Niederlanden und am deutschen Niederrhein so häufig noch ausgeprägten Erinnerungen an die mittelalterlichen Formen der Wasserburgen. Mit dem Schloß ist eine ausgedehnte geometrische Gartenanlage verbunden, die sich eine Berglehne hinauf zieht und in den höchsten Teilen in Wald übergeht. Schloß und Garten lagen ehemals unmittelbar am Wasser, sind aber nunmehr von der Maas durch die Straße von Givet nach Dinant getrennt. Das Schloß war ehemals ein quadratischer Bau um einen quadratischen Hof, ein Stallhof ist an der Bergseite dem Hauptbau angeschlossen. Das Innere ist reich an altem Wanderschmuck. Schloß und Garten gehören zu dem Bedeutendsten dieser Art in Belgien. Im 14. Jahrhundert gehörte Schloß Freyr, damals eine Wasserburg, deren Gräben von der Maas gespeist wurden, den Grafen von Namur. 1410 kam der Besitz an das Haus Beaufort-Spontin und blieb bei diesem Geschlecht bis 1836. Im 16. Jahrhundert wurde aus der Wasserburg ein Renaissance-Schloß, das 1637 durch Hubert de Beaufort durchgreifend umgebaut wurde.

können, namentlich werde die ganze Schweiz bis zum Kamm der Hochalpen dem Rhein-Verkehr zufallen. Das Einflußgebiet des Rheins für den Bezug deutscher Kohle wird, ganz abgesehen von Italien, oberhalb Straßburg 71 000 qkm umfassen, wovon 41 000 auf die Schweiz, 21 000 auf Oesterreich, der Rest auf Elsaß, Baden, Württemberg und Bayern entfallen. Das über den Rhein kommende, nach München, Memmingen oder Buchloe bestimmte Getreide wird später einheitlich in Lindau zum Umschlag kommen.

Die Betrachtungen des Oberrheins haben ergeben, daß die Eröffnung der Handelsschiffahrt nach Straßburg der Rhein-Wasserstraße neuen Verkehr zugelührt hat, der noch großen Wachstums fähig ist, daß die in Angriff genommene Fortsetzung der Main-Kanalisation den Rhein-Verkehr zunächst bis Aschaffenburg in das Bayernland hinein führen wird. Ebenso steht die Schiffbar-

machung des Neckar bis Heilbronn in Aussicht und vor allen Dingen die Fortführung der Schiffahrt auf dem Rhein selbst bis zum Bodensee. Aschaffenburg, Heilbronn, Straßburg, Basel, Konstanz und die anderen Bodensee-Häfen werden so eine ähnliche Rolle übernehmen, wie sie Frankfurt am Main und Mannheim bis jetzt gespielt haben. Es wäre aber ein Irrtum, wollte man deshalb einen Rückgang des Verkehres von Frankfurt und Mannheim erwarten. Soweit der reine Handelsverkehr in Betracht kommt, wird die Zunahme ihres Verkehres angesichts der Weiter-Erstreckung der Rhein-Schiffahrtsstraße allerdings wohl das Wachsen der Zahlen der letzten Jahre nicht mehr erreichen; der Unterschied wird aller Wahrscheinlichkeit nach aber zum großen Teil wettgemacht werden durch die Zunahme der Bedürfnisse der Industrie, die in Frankfurt a. M. und in Mannheim, wie in der Umgebung dieser Plätze im lebhaften Aufblühen ist. —

(Schluß folgt)

Vermischtes.

Entwurf eines unterirdischen Friedhofes von August Thiersch. In der Lebensbeschreibung von August Thiersch in München, die wir in den Nummern 5 und 6 der „Deutschen Bauzeitung“ zum Abdruck brachten, ist auch des regen Interesses gedacht worden, das der Verstorbene allen architektonischen Tagesfragen entgegen brachte. Zu den Fragen, die ihn lebhaft in Anspruch nahmen, gehörte auch die eines unterirdischen Friedhofes. Bei dem Entwurf hierzu ließ er sich von dem Gedanken leiten, anstelle der gebräuchlichen Beerdigung eine allgemeine Beisetzung in Gräften einzuführen, die durch Korridore jedoch zugänglich sind und jedem Toten einen besonderen Raum bieten. Die Aufstellung von Aschenurnen ist nach der Meinung Thiersch's in würdiger und stimmungsvoller Weise nur in kleinen unterirdischen Räumen möglich. Die Herstellung aller unterirdischen Bauten aus Beton wird durch die einfachen, sich oft wiederholenden Formen der Kammern und Nischen begünstigt. Die Schubgräber sollen durch Mauerwerk und vorge-setzte Steintafeln geschlossen werden. Ob und wieweit eine Präparation der Leichen nötig ist, bleibt dahingestellt. Jedenfalls sorgen die zahlreichen Luken und Licht-schächte für eine natürliche Lüftung. Decken und Gewölbe der Gräfte sind durch einen isolierenden Ueberzug vor der Nässe des Gartens zu schützen, alle Vertiefungen nach dem Grundwasser zu entwässern. Die Kosten der fertigen Anlage, die für einen bestimmten freien Platz an der Schwabinger Landstraße gegenüber dem Nordfriedhof angenommen war, würden sich mit Grunderwerb, Gärten, Statuen, Brunnen, sowie mit Straßenherstellung und Kanalisation auf 3 Mill. M. belaufen. Da nach dem Entwurf im Ganzen 8000 Grabstellen untergebracht werden können, stellt sich die Erwerbung eines Platzes in den Gräften auf durchschnittlich 375 M. oder einer Kammer mit 24 Schubgräbern auf 9000 M. Für die Aufstellung der Aschenurnen würde sich der Preis auf ein Drittel ermäßigen. —

Im 18. Jahrhundert erfolgten die Oeffnung des geschlossenen quadratischen Hofes nach der einen Seite und die Vergrößerung des Baues. Die schönen Gartenanlagen schuf Lenôtre; sie sind wohl erhalten. „In Terrassen steigt der Garten aufwärts bis an die alte Straße. Ein Pavillon vom Jahre 1789 im Stile Ludwigs XVI. beherrscht die streng geometrisch gepflanzten Hecken und Baum-Gruppen. Mehr als ein Jahrhundert lang hat der Mensch diesen Linden willkürliche Formen aufgezwungen. Die alten Bäume umhüllt jetzt im Frühjahr spärliches, leichtes grünes Laub . . . aber die alten Orangenbäume in den großen Holzkübeln zur Seite des Hauptweges haben nichts von ihrer hervorragenden Schönheit eingebüßt, und noch immer plätschern munter und ewig jung die Springbrunnen überall in den edel geformten Wasserbecken.“

Hat die kluge Haltung des 73jährigen Schloßherrn, des Grafen Laubespain, eine Zerstörung der Anlage verhindert, so tritt dem Beschauer in dem schnell von Freyr erreichten, an beiden Ufern der Maas malerisch gelegenen Dinant die ganze Furchtbarkeit des Krieges entgegen. Die Stadt wurde ein Opfer des belgischen Volkskrieges. Von Dinant, das schon im 15. und in den folgenden Jahrhunderten wiederholt zerstört worden war, führt die große Straße flußab nach Namen, das wenig gelitten hat. In Brüssel geht das Leben der Großstadt seinen alten Gang. Mit besonderer Bewunderung hat Ebhardt die städtebaulichen Leistungen in den neuen Teilen Brüssels betrachtet: Den Triumphbogen Leopolds II., den Bogen der Fünfzig-Jahrfeier und die dazu gehörigen Platzanlagen. „Die große Straße von hier nach Tervueren durch den schönen Brüsseler Wald zeigt einen Maßstab, den man für recht viele

Wiederaufbau von Ostpreußen. In der 50. Sitzung des preußischen Abgeordnetenhauses vom 16. Jan. 1917 führte Finanzminister Dr. Lentze über den Wiederaufbau in Ostpreußen aus:

Der Wiederaufbau von Ostpreußen schreitet wünschgemäß fort. Von den für die Landwirtschaft bestimmten Gebäuden sind ungefähr zwei Drittel wieder aufgebaut oder neu gebaut. Der Neubau oder Wiederaufbau der Wohngebäude steht dagegen noch erheblich zurück. Es macht sich überall ein empfindlicher Mangel an Bauarbeitern geltend. Bis zum 1. Oktober 1916 sind für Ostpreußen 690 Millionen Mark verausgabt worden. Es ist ein großes Stück Arbeit, was bisher in Ostpreußen geleistet worden ist, und es bedeutet einen Ruhmestitel sowohl für die Einwohner, als für die dabei beteiligten Behörden und ihre beruflichen und ehrenamtlichen Mitarbeiter. Die schöne, so schwer geprüfte Provinz ist tatsächlich im vollen Wiedererstehen begriffen. —

Ein Kriegerheimstätten-Gesetz in Sachsen. Als vielleicht ein Vorläufer für ein Reichsgesetz über Kriegerheimstätten ist am 5. Mai 1916 in Sachsen ein Gesetz über Kriegerheimstätten in Kraft getreten, zu dem das sächsische Ministerium des Inneren kürzlich Ausführungs-Bestimmungen erlassen hat. Nach diesen erfolgt die Ansiedlung in Wirtschaftsheimstätten und in Wohnheimstätten. Die Ansiedlung einer Wirtschaftsheimstätte erfolgt durch Uebertragung des Eigentums, durch Bestellung von Erbbaurecht oder pachtweise. Als Wohnheimstätte gilt auch die Mietwohnung im Einfamilienhaus, sofern dem Mieter eine dem Eigentümer ähnliche Stellung eingeräumt wird. Unter der gleichen Voraussetzung kann in dichter besiedelten Landesteilen als Wohnheimstätte auch die Mietwohnung in einem Mehrfamilienhaus angesehen werden, wenn dieses nicht mehr als vier Familienwohnungen enthält, die möglichst von einander abgeschlossen und je mit Nutzland in der Regel von mindestens 2^a ausgestattet sind. In seiner dem Eigentümer ähnlichen Stellung soll der Wohnungsinhaber in erster Linie vor

neue deutsche Anlagen, die ja nach dem siegreichen Kriege nicht ausbleiben werden, nur wünschen könnte.“

Belgien macht nach der Beobachtung Ebhardt's trotz aller Schäden des Krieges einen weniger zerstörten Eindruck, als manche französischen Gebiete. Wohl sind große Streifen kenntlich, auf denen sich der Heerwurm hingewälzt hat, wo den weichenden Engländern, Franzosen und Belgiern unsere Truppen kämpfend folgten, wo Beschießungen mit allen Arten von Geschützen, Maschinengewehren und Kleinwaffen stattfanden. Städte, die auf solchen Strecken liegen, zeigen, wie Aalst, die Spuren von Straßenkämpfen, zertrümmerte Häuser und mit Kugellöchern übersäte Hauswände. Doch bieten jetzt die Fahrten kreuz und quer durch das Land eine Fülle schöner und versöhnender Bilder: „Aecker und Wiesen waren wohl bestellt, Wälder und Straßen in schönster Ordnung, Gärten und einsame Schlösser unberührt durch den Krieg, die riesigen Glashäuser der bekannten Züchtereien bei Gent erschienen ganz heil.“

In Aalst, dessen mittelalterliches Rathaus eines der reizvollsten Werke der Gotik ist, kennzeichnet nichts besser den Wandel der Zeiten, als die Bezeichnung eines langen, niedrigen Baues mit vier Renaissance-Giebeln neben dem Rathaus mit „Chambre des Barbares“, weil die Engländer den Bau 1743 durch Feuer zerstörten. Die schöne Stadt Gent zeigt fast keine Kriegsspuren: „Im Abendsonnenschein wuchsen ihre zahlreichen Türme leuchtend über dem belebten Häusermeer empor, und mitten in dem rasch pulsierenden Straßenverkehr steht trotz noch manch alter Rest der Genter Wehrbauten, so das herrliche alte Grafenschloß und das Tor, genannt der

Mietsteigerung und vor willkürlicher Kündigung bewahrt bleiben. Die Wirtschaftsheimstätte soll mit Nutzland ausgestattet sein, groß genug, um den eigenen Bedarf des Besitzers und seiner Familie an Gemüse und Kartoffeln zu decken und etwas Kleinvieh darauf zu halten. Die Wohnheimstätte soll gleichfalls mit Nutzland in der Regel von mindestens 8 a ausgestattet sein. Sehr wichtig ist, daß die Ausführungsbestimmungen „einer lediglich aus Gewinnsucht beabsichtigten Wiederveräußerung durch geeignete Vorbehalten und Einschränkungen entgegen zu wirken“ bestrebt sind. Die Vergünstigungen, die dem Kriegsteilnehmer vermittelt worden sind, um ihm den Erwerb einer Heimstätte und ihre Erhaltung zu ermöglichen, sollen nur ihm und seinen gesetzlichen Erben, und nur so lange zugute kommen, als sie an der Heimstätte festhalten. Auch soll verhindert werden, daß diese Vergünstigung nicht durch eine lediglich aus gewinnsüchtiger Absicht erfolgende Weiterveräußerung in Geldwert umgesetzt wird. Zu dem Zweck werden der Vorbehalt des Wiederverkaufes nach Ulmer Vorbild, oder die Eintragung einer Vertragsstrafe mit Sicherungshypothek in Fällen, in denen der Wiederverkaufs-Vorbehalt rechtlich nicht möglich ist, empfohlen. —

Tote.

Architekt Dipl.-Ing. Karl Hotter †. An Weihnachten verschied in jungen Jahren nach längerer Erkrankung der Hauptlehrer der Technischen Lehranstalten in Offenbach a. M., Architekt Dipl.-Ing. Karl Hotter. Ein geborener Münchener, vollendete Hotter nach Besuch der Industrieschule seine Studien an der Technischen Hochschule in München. Nachdem er auf verschiedenen süddeutschen Baubüros tätig gewesen, trat er 1904 in den Lehrkörper der Technischen Lehranstalten in Offenbach, an deren Baugewerkschule er 12 Jahre hindurch in erfolgreichster Weise tätig war. Die Anstalt verliert in ihm einen ihrer besten und treuesten Mitarbeiter. Auch in den Dienst der Allgemeinheit stellte Hotter oft sein künstlerisches Können und seinen treffsicheren Geschmack. Seine schönen Straßen- und Festdekorationen schufen ihm einen ausgezeichneten Namen. Noch in den letzten Monaten beschäftigte er sich mit der ihm eigenen stillen Kunstlerschaft und mit feinem Geschick für Handfertigkeit-Arbeiten mit der Schaffung künstlerischer Vorbilder für die Lazarett-Beschäftigung. Durch den Heimgang Hotters, der ein vornehmer, bescheidener Charakter war, erleiden nicht nur die Technischen Lehranstalten, sondern auch die Stadt Offenbach selbst und ihre künstlerischen Bestrebungen einen überaus schmerzlichen Verlust. —

H. E.

Wettbewerbe.

Wettbewerb betr. Entwürfe für ein Parlaments-Gebäude der neuen australischen Bundes-Hauptstadt Canberra. Die Januar-Nummer der Zeitschrift „Esperanto“ enthält, wie man uns schreibt, folgende Mitteilung:

Die Bundesregierung von Australien veranstaltet einen architektonischen Wettbewerb für die Erstellung eines neuen Parlaments-Gebäudes in der neuen Bundes-

Hobel (Rabat)*. Die alten Zunfthäuser, die reichen Kirchen und das überreiche Rathaus, dessen neuerer Teil nach Ebbardt's Empfinden wenig stimmungsvoll von dem älteren sich abhebt, der Belfried und die Tuchhalle sind oft beschrieben. Auf dem Weg nach Brügge scheinen Straßen und Orte völlig unberührt. „Friedlich über das Land verstreut sind, wie in allen Teilen Belgiens, eine Fülle von schönen alten Schloßbauten, die sich aus träumerisch stillen Wassergräben erheben, in denen einst trotzige Burgsitze standen. Jetzt erscheinen sie vielfach umgebaut in den Stilen aller Jahrhunderte“. „Und was soll man nun“, fragt Ebbardt, „von dem bezaubernden und man verzauberten Brügge sagen? Selbst der kriegerische Lärm hat nicht vermocht, den träumerischen Schleier zu lösen, der über den alten stillen Straßen liegt. . . . Gern möchte man weiter von den herrlichen Kunstdenkmälern Brügge's reden, von stillen Beguinen-Klöstern und verträumten Wasserzügen, von hohen Giebelhäusern und düsteren Toren“. Aber Löwen! Sturm und Brand trafen als Strafe für kriegerische Hinterlist die sonst so freundlich und fromm erscheinende Stadt. Ihr gegenüber sind Mecheln und Antwerpen fast unberührt. Weniger als Löwen hat Tienen (Tirlemont) gelitten, eine kleine Stadt mit einer Reihe sehr reizvoller Bauten, so die Liebfrauen-Kirche an dem als Platzbild sehr lehrreichen Marktplatz und die schlichte große Dominikaner-Kirche. Auf dem Weg nach Hoei (Huy) liegen eine Reihe prächtiger Landsitze und alter Schlösser; eines der herrlichsten unter ihnen ist Ophey-Lissem: „unter seinen himmelhohen Bäumen, zwischen weiten Park- und Wiesenflächen und an träu-

Hauptstadt Canberra. Sie gab in Esperanto das Programm und die Bedingungen des Wettbewerbes und Instruktionen für die Architekten heraus, welche an genanntem Wettbewerb teilzunehmen wünschen. Der I. Preis wird 2000 Pfund Sterling betragen, der II. 1500, der III. 1000, die 4 letzten je 250. Alle, die umsonst die Unterlagen in Esperanto zu erhalten wünschen, wollen rasch an das Centra Oficejo de M. E. A. (Centralbüro des Internationalen Esperanto-Bundes) in Genf (Schweiz), Rue de la Bourse 10, schreiben. —

Chronik.

St. Korbinians-Kirche in München. Am Gotzinger-Platz in München gelangt nach dem Entwurf des Architekten Prof. H. Buchert in München eine St. Korbinians-Kirche zur Ausführung, über deren sorgfältige Eingliederung in das Bild des Gotzinger-Platzes und der Valley-Straße Beratungen mit den zuständigen Behörden stattgefunden haben. —

Die Einweihung eines neuen Volksschulgebäudes in Weinheim an der Bergstraße hat Anfang Januar 1917 stattgefunden. Das nach den Entwürfen des Stadtbaumeisters Adam Eberhardt in Weinheim mit einem Aufwand von rd. 400.000 M. an der Sulzbacher Landstraße errichtete Bauwerk steht auf einer Terrasse mitten im Rebgele. Es enthält 25 Schulsäle, eine Turnhalle, ein Schülerbad, eine Werkstätte für Handfertigkeit-Unterricht, eine Kochküche für Mädchen, Konferenzsäle, sowie andere Verwaltungsräume. —

Ein Haus der Kaufmannschaft in Dresden ist nach mehrjähriger Bauzeit nach den Entwürfen der Architekten Prof. Alexander und Paul Hohrath als ein stattlicher Monumental-Bau an der Ostra-Allee neben den schweren Massen des Schauspielhauses fertig gestellt worden. Aufbau und Äußeres stammen vom erstgenannten Architekten, der in jungen Jahren starb, der innere Ausbau ist von Paul Hohrath. Haupträume des Inneren sind das Treppenhaus, der große und der kleine Festsaal und die Gesellschaftsräume der Kaufmannschaft. An der künstlerischen Ausschmückung des Inneren war Prof. Rich. Guhr in Dresden beteiligt. —

Die Baukosten des Panama-Kanales. Im Jahresbericht über den Panama-Kanal gibt General Goethals eine Uebersicht über die Baukosten des Panama-Kanales. Bis zum 30 Juni 1916 wurden für den Bau 1 520 295 000 M. ausgegeben. 1 746 137 000 M. hatte der Kongreß bewilligt, die aber noch zur Befestigung der Kanal-Einfahrten, für die Instandhaltungsarbeiten und für ähnliche Zwecke mit herangezogen wurden. Die für die öffentlichen Bauten in Colon und Panama außerdem gemachten Ausgaben abgerechnet, betragen die reinen Baukosten des Kanales 1,470 Milliarde M. Bei Betrachtung dieser Zahlen darf man jedoch nicht vergessen, daß der Kanal noch nicht voll im Betrieb ist und daß die andauernd notwendigen Baggararbeiten noch große Summen verschlingen werden. —

Inhalt: Neubau der städtischen höheren Mädchenschule an der „Kleinen Helle“ in Bremen. (Schluß.) — Architekt Wilhelm Voigt †. — Die Rhein-Schiffahrt und ihre Zukunft. (Fortsetzung statt Schluß.) — Krieg und Baukunst in Frankreich und Belgien. (Schluß.) — Vermischtes. — Tote. — Wettbewerbe. — Chronik. —

Bildbeilage: Neubau der städtischen höheren Mädchenschule an der „Kleinen Helle“ in Bremen.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., in Berlin.
Für die Redaktion verantwortlich: Albert Hofmann in Berlin.
Buchdrucker: Gustav Schenck Nachf. P. M. Weber in Berlin.

merisch-stillen Wassern ruht es wie ein verwunschenes Märchenschloß“. Dicht vor Huy liegt bei Antheit noch einmal eines dieser stattlichen Schlösser, von ferne mächtig und reich getürmt. Auf dem Weg nach Huy sind beide Ufer der Maas eng bebaut; eine Reihe reizvoller alter kirchlicher, bürgerlicher und Schloßbauten zeugt von dem Reichtum, der hier seit Jahrhunderten geherrscht hat. Die Schlösser Vierset, Tihange, Modave, Fallais, de la Mosice, d'Ahin und Neuville sind eine unerschöpfliche Fundgrube von ländlichem Burg- und Schloßbau. Auch Huy selbst hat viel des Interessanten. Die hohe alte Kultur des Maas-Tales kann auch auf der weiteren Fahrt stromab beobachtet werden; sie hat rechts und links eine Fülle baukünstlerischer Werte hinterlassen. Die mehr und mehr vordringende Industrie hat manches Bild stark beeinträchtigt. Bald ist Lüttich erreicht, in dem der Kriegszustand nicht mehr auffällt. Von hier aus fuhr Ebbardt nach Aachen.

Es war die alte Völkerscheide, die Ebbardt bereiste. In einem besonderen Kapitel legt er dar, wie die meisten der Orte, die im Vordergrund der Kämpfe des Sommers 1914 standen, in der Kriegsgeschichte schon oft genannt wurden. „Belgien ist ein altes Land der Schlachten. Seit Beginn seiner Geschichte aber auch ein Land der Aufstände, ein Land des Verrates an Gesandten und Landesfürsten, im Mittelalter der blutigsten Volkserhebungen in fast jeder einzelnen größeren Stadt“. Aus dieser Vorgeschichte erklärt sich das heutige Schicksal des schönen, unglücklichen Landes, das im Kriegszustand Ebbardt mit so viel frischer Beobachtung offenen Auges schildert. —



DEUTSCHE BAUZEITUNG

51. JAHRGANG. № 11. BERLIN, DEN 7. FEBRUAR 1917.

Die Reichsbahn.



Es war zu erwarten, daß mit den umfangreichen Erörterungen des vergangenen Jahres über den Bismarck'schen Reichs-Eisenbahn-Gedanken, die sich auch in unserer Zeitung wieder spiegeln (vergl. 1916, S. 134 ff.), und mit der ablehnenden Haltung der zunächst maßgebenden Persönlichkeiten die Weiterverfolgung des Gedankens nicht ruhen, sondern, da namentlich auch finanzwirtschaftliche Fragen in weitestgehendem Maße damit verknüpft sind, dieser in einer Zeit wieder aufleben würde, in der Finanzfragen das ausschlaggebende Zeichen der Zeit sind. Es überrascht daher nicht, wenn wir sehen, daß Hermann Kirchhoff nunmehr in einer Schrift, die kürz-

lich erschien, bereits zum vierten Mal für eine Vereinheitlichung des deutschen Verkehrswesens öffentlich eintritt.*) Er meint, die Zeit sei zu ernst und das jetzt auf dem Spiel stehende Nationalwohl zu groß, als daß nicht alle Kräfte mobil gemacht werden müßten, um das Höchstmögliche für die Gesamtheit aus dem Verkehrswesen heraus zu holen. Das Eisenbahnwesen müsse infolge des Weltkrieges neu geordnet werden. Entgegen stehe zurzeit ein allgemeiner Zug, am Bestehenden fest zu halten. Aber weil sich die Einrichtungen bisher bewährt haben, sei noch nicht gesagt, daß sie auch für eine neue Zeit und unter ganz anderen Lebensbedingungen ausreichen werden. Wer meine, daß an dem

*) Die Reichsbahn. Ein offenes Wort über die Eisenbahn-, Staats- und Reichsfinanzen von Dr. jur. h. c. Hermann Kirchhoff, Wirklichem Geheimen Rat. Stuttgart 1917. Verlag von Greiner & Pfeiffer.

Architekt Wilhelm Voigt †.

Von Dipl.-Ing. Ernst Prinz, Architekt B. D. A. in Kiel. (Schluß.)

Das Studieren und Erkennen des Zweckes und seine schöne Erfüllung ist dem Architekten heute das Wesentliche, nicht die bloße Form. Der erste Schritt auf diesem Weg war die Rückkehr zum Heimatlichen, zur Heimatkunst. Die Beschäftigung mit den letzten, in ununterbrochener Entwicklung entstandenen einfachen, ja einfachsten Bautypen, mit den letzten Ausläufern des Barockstiles, dem Biedermeier, zusammen mit dem erwachten Widerwillen gegen jene Entwicklung von möglichen und unmöglichen Formen, ebnete den Weg zu unserer heutigen Auffassung. Diesen Weg ging Voigt mit ausgezeichnetem Erfolg in seinen letzten Bauten: beim Hauptpastorat in Apenrade, beim Hause Dr. Ahlmann in Kiel, bei der Vereinsbank in Kiel und bei der kleinen und feinen Friedhof-Kapelle in Ellerbek. Dem Hause Ahlmann — roter Backstein mit rotem Dach — hat Voigt in freier landschaftlicher Umgebung den Charakter eines vornehmen schleswig-holsteinischen Gutshauses gegeben. Auf einem sehr übersichtlichen Grundriß baut sich in fein abgewogenen Verhältnissen „die einfachste Erscheinungsform für ein gegebenes Raumbedürfnis“ auf. Der Bauherr rühmt den Fleiß und die Aufopferung, die Voigt bei diesem Bau aufwandte; in wiederholten Studienreisen durch Schleswig-Holstein und in Dänemark hat er immer frische Eindrücke zu sammeln sich bemüht, um das Beste zu geben. Wir müssen in diesem Werk ganz besonders die Frische und Lebendigkeit anerkennen, mit der Voigt bis zuletzt mit Erfolg bestrebt war, vorn in der Reihe zu bleiben.

Ganz ebenso ist der Bau der Vereinsbank zu bewerten. Dänische Einflüsse, Nyrops Rathaus in Kopenhagen, sind hier besonders wirksam gewesen. Den Wert dieses Baues wollen wir in der Sicherheit erkennen, mit der Voigt die dritte Platzwand des Rathaus-Platzes zu schließen begann. Die spätere Fortsetzung dieser Platzwand darf bei gleicher Hauptgesimshöhe, gleicher Firsthöhe und gleicher Dachneigung nur in der bei der Vereinsbank angeschlagenen Tonart zu Ende geführt werden.

In diese Zeit gehören noch folgende Werke Voigts: das große und vornehme Herrenhaus Hörst in Schwansen, ein Bau von großer Ruhe und feiner Gliederung, die Volksküche in der Bonin-Straße, eine Backstein Fassade von guten Verhältnissen, bei der indeß der Einschnitt des Daches in die Straßenwand nicht für gelungen gelten dürfte, die Pastorenhäuser in Hamberge und Kappeln, das Haus Harries am Schulensee in seiner Behäbigkeit, die Ricklinger Bauten für den Landesverein für Innere Mission.

Einen weiten Raum in Voigt's Tätigkeit nehmen seine Kirchen-Neubauten und Erneuerungen alter Kirchen ein. Was Voigt besonders bei den mühevollen und große Selbstverleugnung erfordernden Erneuerungs-Arbeiten vieler alter Kirchen in der Provinz geleistet hat, ist selten über den engen Kreis der beteiligten Gemeinden hinaus bekannt geworden; für das Geschaffene wird ihm aber von Vielen dankbare Erinnerung bewahrt. Die große Hingabe, welche oft sehr kleine Aufgaben auf diesem Gebiet von dem Architekten fordern, wurde ihm durch Vertrauen gedankt. Von den Stätten seiner letzten Arbeiten seien u. A. erwähnt Riseby, Ellerbek, Apenrade, Lütjenburg und vor allem Meldorf. Im Jahre 1887 war der aus der frühgotischen Zeit stammende Dom in Meldorf in sehr unsach-

Bestehenden nichts Wesentliches zu ändern sei, habe das blühende Wirtschaftsleben und Eisenbahnwesen vor Augen, wie es uns aus der Zeit vor dem Krieg in fortschreitender Entwicklung überkommen ist. Er lebe in der Auffassung, daß das so weiter gehe und jede Änderung eine Verschlechterung bedeute. Mit den bestehenden Einrichtungen sei doch Großes geschaffen worden, warum solle das nicht auch in Zukunft möglich sein? Aber mit unbestimmten Instinkten lasse sich eine so wichtige Frage, die wichtigste nach der politischen Einigung Deutschlands, nicht erledigen. Sie wolle historisch im Rahmen der Gesamtlage erfaßt und systematisch behandelt sein. Keineswegs wolle der Verfasser eine Umwälzung des ganzen Verkehrswesens mitten im Weltkrieg; es sei ein Unterschied zu machen zwischen dem, was als vorläufige wirtschaftliche Notwendigkeit schon jetzt zu geschehen habe, und wie das Verkehrswesen nach beendigem Krieg endgültig und einheitlich zu gestalten sei. Der große Verkehr kenne keine Barrieren, er dürfe daher auch nicht als einzelstaatliche Angelegenheit angesehen werden, was Bestrebungen nicht ausschließe, die berechtigten Interessen zwischen Reich und Einzelstaaten in Einklang zu bringen. Auf Ganze müsse das Streben gerichtet sein; wer immer nur frage, wie fährt mein engeres Vaterland dabei, sei unfähig, große Fragen zu lösen.

Das Staatseisenbahnwesen sei in Preußen unter besonders günstigen Umständen eingeleitet worden. Die Verstaatlichung der Privatbahnen habe sich musterhaft vollzogen und den Staat unter so vorteilhaften Bedingungen in den Besitz eines großen Eisenbahnnetzes gesetzt, daß der Staatsbahn-Betrieb schon von Haus aus alle Gewähr eines guten Ertragnisses in sich trug. Diese wurden erhöht durch die dem

Staatseisenbahnwesen nach und nach gegebene Organisation und den der Verwaltung inne wohnenden Geist der Wirtschaftlichkeit. Das sei vor allem das Verdienst der jeweiligen leitenden Eisenbahn-Minister, von denen jeder für die ihm gerade zufallenden Aufgaben auch die dazu erforderlichen besonderen Eigenschaften in sich trug.

Es kann nicht unsere Aufgabe sein, dem Verfasser in die finanzpolitischen Erörterungen zu folgen, die er seinen Vorschlägen für die Neugestaltung des deutschen Eisenbahnwesens voraus schickt. Umneidet ständen die preußischen Eisenbahn-Finzen aus dem Bilde der Vorzeit da; sie seien in der Tat glänzende gewesen. Deshalb habe man sie auch nicht mit denen der anderen deutschen Staatsbahnen vereinigen wollen. „Nur Gleiches mit Gleichem!“, habe man gesagt. Jetzt aber seien alle ungefähr in der gleichen Lage, nicht schlecht, aber dringend reformbedürftig. Das und der bereits recht fühlbar eingetretene erhöhte Steuerdruck drängen zur Reform.

Ohne erhebliche Zurückschraubung der allgemeinen Staatsausgaben gehe es nicht mehr ab. Es handele sich zudem für die kommende Zeit um ganz außergewöhnliche Mittel, um auch nur die notwendigsten Bedürfnisse der Eisenbahnen zu befriedigen. Dadurch komme der Staatshaushalt noch mehr in Unordnung, als er schon ist. Aus diesem Dilemma befreie nur ein Weg, der beschritten werden müsse, aber auch sicher zum Ziel führe. Wir müssen am Eisenbahnwesen zeigen, daß wir in Deutschland noch fähig sind, aus großen Zeiten große Folgerungen zu ziehen. Es müsse der Eisenbahnbetrieb reinlich vom Eisenbahnbau unterschieden und der Betrieb den Anforderungen der jetzt kommenden Zeit entsprechend auf ganz neuer, rein wirtschaftlicher

gemäß Weise von einem Casseler Architekten erneuert worden. Die falschen Maßnahmen, welche damals besonders bei der Anlage der Fundament-Mauern getroffen worden waren, hatten schon um 1900 zu vielen, zum Teil bedrohlichen Rissbildungen geführt. Nach langem Streiten über die Ursache der Schäden und ihre Abhilfe nahm man Voigt's Begründungen und Vorschläge auf Besserung an. Die nun unter Voigt's Leitung folgenden eingehenden Untersuchungen, die erst mit dem Fortschritt der Arbeiten ausgeführt werden konnten, bestätigten die Richtigkeit seines Urteils. In fast 10 Jahre währender, mühevoller und oft mit Gefahr für den Bauleiter und die Arbeiter verbundener Tätigkeit wurde die Standsicherheit des geschichtlich wertvollen Domes wieder hergestellt.

Von Voigt's Kirchen-Neubauten ist die Jürgens-Kirche in Kiel eine der ältesten, sie entstand etwa um 1900. Was für Gründe zu der Wahl des wenig glücklichen Bauplatzes hart am Bahnhof führten, bleibe dahingestellt. Daß die Lage die Ruhe und Würde des Baues sehr beeinträchtigt, ist zu beklagen. Noch unter dem Einfluß der historischen Schule entstanden, bewahrt der rote, modern-romanische Backsteinbau eine schöne Haltung. Der Innenraum ist von großer und feierlicher Wirkung.

Ungefähr aus derselben Zeit stammt die Friedhof-Kapelle Eichhof, eine modern-gotische Backstein-Kapelle in Otzen'scher Art. Im Aufbau etwas unruhig, fehlt ihr noch die wertvolle Einfachheit späterer Voigt'scher Bauten. Der Innenraum ist von schönen Verhältnissen und großer Wirkung; man gebe ihm bald die belebende Farbe. Die Milberg'sche Grabkapelle auf dem Friedhof Eichhof ist ein feiner, in Werkstein ausgeführter, modern-romanischer Kapellenbau, wie alle ähnlichen Werke strenger Anlehnung an die historischen Stile nicht ohne eine gewisse Kälte. Ansprechender, wärmer, weil selbständiger und eigener in Auffassung und Sprache sind die beiden schönen einfachen und mit geringen Mitteln ausgeführten Dorfkirchen in Gundelsby 1907 und Rickling 1908.

Die beiden Kirchen in Kiel, die Luther-Kirche am Hohenzollern-Park und die Michaelis-Kirche in Hassee, entstanden fast gleichzeitig in den Jahren 1911 und 1912. Hier hat Voigt beide Male bewußt Gruppenbildung angestrebt und geschickt ausgeführt.

Die Michaelis-Kirche lehnt sich an mittelalterliche Grundrißbildungen an, sie zeigt einen sehr schönen Hallenbau von wohl abgewogenen Verhältnissen. Ein roter Backsteinbau mit grauem Ziegeldach, darf sie in ihrer selbständigen Formensprache als sehr gelungen gelten. Die Turmlösung scheint in den Vorskizzen glück-

licher als in der Ausführung. Statt des Walmdaches mit Dachreiter krönt hier eine schlanke regelmäßige Achteck-Pyramide, sehr fein in Massen und Linien den kräftigen Unterbau.

In der Luther-Kirche suchte Voigt ebenso wie mehrere Sonnin'sche Ausführungen in der Provinz den von Ernst Bähr um 1680 zuerst in der Dresdener Frauenkirche ausgedrückten Gedanken der protestantischen Predigtkirche weiter auszubilden. Altar, Kanzel und Chor sind nach dem „Wiesbadener Programm“ über einander angeordnet. Die Zweckmäßigkeit der ganzen inneren Raumanordnung vom Standpunkt des Predigers inmitten seiner Gemeinde wird sehr gelobt. Die Formen des roten Backsteinbaues sind dem heimischen Barockstil angelehnt. Auch hier schritt man während der Bauausführung zu einer Turmänderung. In den Vorskizzen war der Turm als großer Dachreiter geplant. Die Verhältnisse des ganzen Unterbaues sind darauf abgestimmt. Während der Bauzeit wählte man die neue seitliche Turmstellung, konnte nun aber die dadurch notwendig werdenden Änderungen in den Verhältnissen der Fassade nicht mehr durchführen.

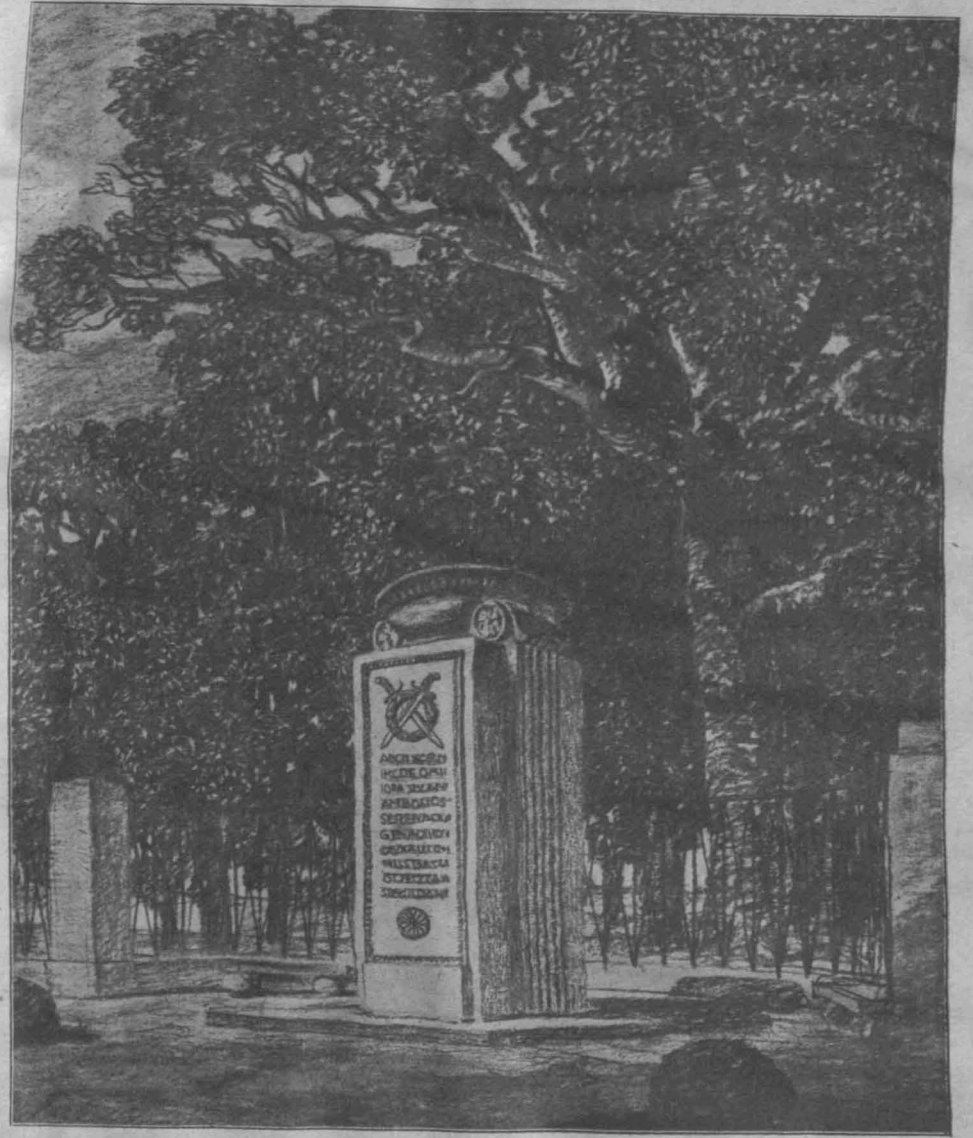
Der Flecken Bramfeld besitzt aus der gleichen Zeit (1913—1914) in den Formen der Luther-Kirche ein sehr gelungenes kleines Kirchlein von Voigt. In Sonnin'scher Art, roter Backstein, Ziegeldach, Kupferturmhelm steht sie ausgezeichnet in der Landschaft. Der kleinen, achteckigen Friedhof-Kapelle in Ellerbek (1914) wurde schon Erwähnung getan. Der Innenraum ist so schön und harmonisch wie das Äußere. Die Einflüsse einer letzten italienischen Reise sind unverkennbar, aber doch ist das Kirchlein ganz holsteinisch, ganz bodenständig, ganz Voigt.

Daß Voigt für die umfangreichen Besitzungen des fürstlich Schwarzburg-Rudolstädtschen Hauses wie für das Schleswig-Holsteinische Herzoghaus häufig tätig war, sei noch hervorgehoben.

Und zuletzt denken wir noch eines Baues, wohl anspruchslos, klein und bescheiden wie nur einer, aber von so feiner Anpassung und Einreihung in seine Umgebung, wie keines Meisters Werk es besser je vollbrachte: der kleinen Kapelle auf dem Gute Damp.

Ein weites Arbeitsfeld eines rastlos tätigen Mannes haben wir durchstreift und hinein zu leuchten versucht in die Gedanken, Pläne und Werke eines reichen Lebens. Mitten in seiner Tätigkeit, voller Pläne und Arbeit, ergriff Wilhelm Voigt die Krankheit so hart, daß er von seiner lieben Arbeit plötzlich und für immer lassen mußte.

Es ist ein vornehmer Mensch, ein feinsinniger Künstler mit Wilhelm Voigt dahin gegangen. —



Entwürfe zu Krieger-Denkmalen. Architekten Lossow & Kühne in Dresden.
Krieger-Grab und Krieger-Denkmal im Königreich Sachsen.

Grundlage nach kaufmännischen Grundsätzen im erweiterten Rahmen geführt werden. Wer da Halt machen wolle, wo seine Grenzpfähle überschritten werden müssen, während Reich und Einzelstaaten gleich gut dabei fahren würden, wenn die Verkehrsaufgabe im Gesamtrahmen des Reiches in großen Zügen erfüllt würde, erkenne die Zeichen der Zeit nicht. Das Staatsbahn-System der Einzelstaaten müsse nach dem Krieg ein lebendiges Glied des Ganzen werden.

Das starre Festhalten an dem gegenwärtigen Staatsbahnsystem werde mehr durch allgemeine Gefühlsregungen eingegeben, die immer und immer wieder den föderativen Charakter der politischen Einigung Deutschlands auch für das Verkehrswesen scharf betonen. Diese hochpolitischen Gesichtspunkte will Kirchhoff ruhig in die eine Wagschale werfen, ja dazu noch eine beliebige Anzahl von Argumenten zugunsten des jetzigen Staatsbahnsystems, wenn in die andere Wagschale der Deutsche Eisenbahn-Großbetrieb gelegt werde. Die Schale mit den Rückständen aus hinter uns liegender Zeit werde zusehends in die Höhe schnellen.

Der Verfasser denkt sich die kommende Zeit nach erfolgreichem Krieg so, daß wir dann alle Hände voll zu tun haben, um Abgenutztes, Zerstörtes wieder herzustellen, unterbrochene wirtschaftliche Beziehungen weiter zupflegen und neue anzuknüpfen. Diese große wirtschaftliche Aufgabe umfasse ganz Deutschland und wolle auch in diesem größeren Rahmen behandelt sein. Wenn das preussische Finanzgebäude nach dem Ausspruch des Finanzministers in seinem Fundament erschüttert sei, weil es auf die steigenden Eisenbahn-Ueberschüsse nicht mehr rechnen könne und vor einem umfangreichen Reparaturbau stehe, dann müsse man fragen, ob es nicht richtiger sei, statt dessen einen Neu- und Erweiterungsbau auf festem und sicherem Boden für ganz Deutschland vorzunehmen, wenn dieser weit größere Vorteile verspreche, als der preussische Reparaturbau. Letzter werde doch immer nur Stückwerk und Behelf für Preußen bleiben, während der erstere ein Monumentalbau für ganz Deutschland aus großer Zeit, dieser würdig, zu werden verspreche.

Wenn in diesem Bau sich die vereinigten Staatsbahnen Deutschlands ihrer Eigenart entsprechend einrichten und sich durch den so erweiterten Großbetrieb zugunsten des kommenden Wirtschaftslebens voll entfalten können, so werde daraus ein Wirtschaftseffekt entstehen, der dem sonst schmal werdenden übrigen Staatshaushalt zugute käme und darüber hinaus für das ebenfalls unterstützungsbedürftige Reich ohne Einführung einer Reichsverkehrssteuer und ohne Erhöhung der Eisenbahntarife neue erhebliche Einnahmen abwerfe.

Wie wäre ein solcher Neubau für das gesamte deutsche Eisenbahnwesen zu planen? Kirchhoff führt aus: Die Eisenbahnen betreibenden Bundesstaaten brächten ihren Eisenbahnbesitz in eine als „Reichsbahn“ zu bezeichnende Gründung ein. Diese Reichsbahn würde vom Reich für Rechnung der beteiligten Staaten verwaltet. Das Reich erhielte dafür eine Entschädigung. In die Zentral-

Verwaltung entsendeten die Eisenbahnen betreibenden Staaten ihre besten finanz-, verkehrs-, betriebs- und bautechnischen Kräfte. Die Eisenbahn-Direktionen und die ihnen unterstellten Lokal-Instanzen blieben Landesbehörden. Bei der Reichsbahn würden die Grundsätze der kaufmännischen Geschäfts-Gebahrung mit leistungsfähigen Fonds eingeführt. Alle großen Beschaffungen an Eisenbahn-Fahrzeugen, Schienen und Kohlen würden von einer Stelle aus, in der alle Staaten einheitlich vertreten sind, geschehen. Auch der gesamte Geldverkehr würde einheitlich zu gestalten sein. Für das jährlich gleichmäßig wiederkehrende Geldbedürfnis von etwa 700 Mill. M. für die weitere Ausgestaltung und Ausstattung der Reichsbahn müßte ein neuer Typ von tilgungsfähigen Reichsbahn-Obligationen geschaffen werden. An die Stelle der 8 verschiedenen Staatsanleihen, die jetzt zur Beschaffung der Eisenbahn-Baugelder jährlich auf dem Geldmarkt erscheinen, in der undurchsichtigen Zukunft aber nur schwer unterzubringen sein werden, würde nur eine Reichsbahn-Anleihe unter neuen günstigen Bedingungen treten.

Der Verfasser begründet die Abweichungen, die in diesen Vorschlägen gegenüber dem liegen, was er früher vertreten hat, mit dem Hinweis, wir ständen alle mitten im Leben, der Weltkrieg habe eine vollständig veränderte Gesamtlage geschaffen. Wir müssen alle umlernen: „Es muß der Minister umlernen, wie jeder im Volke!“ habe der Eisenbahn-Minister gesagt. Könne nicht auch der Verfasser umlernen, so wäre er nicht fähig, die Verhältnisse richtig zu beurteilen. Reichsbahnen an sich aber seien jetzt nicht erreichbar. Wer ihnen trotzdem das Wort rede, treibe entweder Utopien oder wolle das Erreichbare, die föderative Eisenbahn-Gemeinschaft, zu Fall bringen. Die Politik bleibe auch in diesem Fall die Kunst des Erreichbaren. Wer sich das Wirtschaftsleben der Zukunft so vorstelle, wie es bisher war; wer vertrauensselig meine, die jetzt leeren Fleischtöpfe, an die er sich gewöhnte, würden sich von selbst wieder füllen, der klammere sich an Liebgewordenes, obwohl es nicht zu halten sei; spreche von einem nicht zu verlassenden festen Boden, obwohl dieser längst wankend geworden sei. In Zeiten wie den jetzigen müsse man der Wahrheit klar ins Auge sehen und durchgreifend handeln unter gleichzeitiger Uebung der Kräfte des ganzen Wirtschaftskörpers. Wer jetzt noch mit kleinlichen Bedenken unitarischen, partikularistischen und hohelichtsrechtlichen Inhaltes dagegen kämpfe, versündige sich an der Heilung des gesamten Wirtschaftslebens. Diese müsse nach den schweren Erschöplungen dieses ungeheuren Krieges aufs Ganze gehen. Deutschland sei innerlich stark genug, um nach dem Krieg eine große wirtschaftliche Operation zu ertragen und werde dann wieder das sein, was es immer war: ein Hort und Urquell der Kraft. Hier stehe das neue Eisenbahn-Gebäude auf einem frei gelegenen, festen und sicheren Boden, auf dem sich das große Bismarck'sche Erbe nach den ursprünglichen Plänen des großen Reichsbaumeisters zum Besten des engen und weiteren Vaterlandes frei und mächtig entwickeln könne. Dieser Bauplatz aber könne nur auf dem Reichsboden liegen. —

(Schluß folgt).

Vermischtes.

Zum siebzigsten Geburtstag von Karl Hinckeldeyn. Am 5. Februar 1917 vollendete der Ministerial- und Ober-Baudirektor, Direktor der Hochbau-Abteilung im preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten zu Berlin, Wirkliche Geh. Rat Dr.-Ing. h. c. Karl Hinckeldeyn das siebzigste Lebensjahr in erfreulicher geistiger und körperlicher Frische. Der Jubilar steht seit 1896 an der Spitze der Hochbau-Abteilung des genannten Ministeriums und ist seit geraumer Zeit auch Präsident der kgl. Akademie des Bauwesens in Berlin. Was er in langen Jahrzehnten und im steten Aufblick zu den hohen Idealen unseres Berufes für die Verwaltung und das Fach geleistet hat, ist groß und viel und wird Gegenstand der Betrachtung in einer der nächsten Nummern unserer Zeitung sein. Seine Lebensarbeit verpflichtet uns zu tiefstem

Dank, der sich mit den Glückwünschen vereinigt, die wir ihm zu seinem Ehrentage darbringen. Mögen auch für ihn die Siebzig keinen Abschnitt und Abschluß bedeuten und möge ihm ein reicher Lebensabend an Gesundheit und frischer Arbeitskraft beschieden sein! —

Chronik.

Ein Kunstmuseum, ein Gebäude der Universität und eine allgemeine Bibliothek in Konstantinopel sollen demnächst errichtet werden. Die Entwürfe zu diesen Bauwerken werden im türkischen Unterrichts-Ministerium ausgearbeitet. —

Inhalt: Die Reichsbahn. — Architekt Wilhelm Voigt f. (Schluß.) — Vermischtes. — Chronik. — Abbildungen: Krieger-Grab- und Krieger-Denkmal im Königreich Sachsen. —

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., in Berlin.
Für die Redaktion verantwortlich: Albert Hofmann in Berlin.
Buchdruckerei Gustav Schenck Nachf. P. M. Weber in Berlin.



AUPTANSICHT DER
* KATHEDRALE *
* IN VALENCIA. *
=== DEUTSCHE ===
** BAUZEITUNG **
51. JAHRGANG 1917.
* * * NO. 12. * * *



DEUTSCHE BAUZEITUNG

51. JAHRGANG. N^o 12. BERLIN, DEN 10. FEBRUAR 1917.

Zum achtzigsten Geburtstag von Josef Durm.

(14. Februar 1917.) Von Albert Hofmann.

Am 12. Februar 1868 ging aus der Oranien-Straße 75 in Berlin, wo sich damals die Redaktion der im zweiten Jahr ihres Erscheinens stehenden „Deutschen Bauzeitung“ befand, ein Brief an einen süddeutschen Fachgenossen, in dem K. E. O. Fritsch schrieb: „Wie wertvoll es für uns ist, in Ihnen, dessen Name uns norddeutschen Fachgenossen von mehreren Konkurrenzen her ja schon längst auf's Vorteilhafteste bekannt ist, einen Mitarbeiter in Süddeutschland gewonnen zu haben, das habe ich schon früher wiederholt Ihnen versichern können.“ Dieser hervorragende Mitarbeiter, der also schon beim Entstehen unserer Zeitung gewonnen werden konnte, war Josef Durm in Karlsruhe. Durm war es denn auch, der die Festnummer, die wir zum 50. Gedenktag der Gründung der „Deutschen Bauzeitung“ am 15. Dezember 1916 herausgaben, mit einem Beitrag zierte, der nach Inhalt und Form, in Bild und Schrift zu dem Erlesensten deutschen Fachschriftentums gehörte und vor Allem Zeugnis dafür ablegte, daß die bereits in den sechziger Jahren des vorigen Jahrhunderts angeknüpften Beziehungen nach fünfzig Jahren noch nicht erloschen waren, sondern und hoffentlich noch recht lange weiter dauern. Es ist ein merkwürdiger Zufall, daß zwei Entwicklungen zeitlich so gleich laufen, wie die Durm's und die der „Deutschen Bauzeitung“, die einer freien und unabhängigen Zeitschrift und die ihres ältesten Mitarbeiters. Wenn es daher nicht schon durch seine überragende fachliche Bedeutung geboten wäre, so entstande schon aus diesem Grunde für uns die Pflicht, des achtzigsten Geburtstages dieses süddeutschen Meisters der Baukunst und der Bauwissenschaft freudig zu gedenken, ganz abgesehen davon, daß auch das Verhältnis des Schülers zum Meister, in dem der Verfasser zu dem Jubilar steht und das vor mehr als 40 Jahren, im Oktober des Jahres 1876, geknüpft wurde, zu dankbarem Gedenken des seltenen Ehrentages zwingt, den der Meister am 14. Februar durch die Gnade des Schicksals in voller geistiger und körperlicher Rüstigkeit und in ungebrochener Schaffenskraft begehen kann.

Josef Durm wurde am 14. Februar 1837 in Karlsruhe geboren. Er besuchte seit Herbst 1843 das dortige großherzogliche Lyzeum bis zur zweitobersten Klasse und trat dann in die später aufgelöste Obervorschule über,

die einen mehr technischen Charakter hatte. Nach Zurücklegung des vorgeschriebenen zweijährigen Kurses nahm er seine humanistischen Studien wieder auf und legte seine Schlußprüfung im Oktober 1854 am Gymnasium in Bruchsal ab. Darauf besuchte er zum Fachstudium die Polytechnische Schule in Karlsruhe, durchlief hier die vorausgehenden 3 mathematischen Klassen und hierauf die 4 Jahreskurse der Bauschule. Dieser Werdegang war damals für den Kandidaten des großherzoglichen Staatsdienstes der pflichtgemäße.

Es war eine politisch bewegte Zeit, in welche die Kinderjahre des Jubilars fielen, eine Stimmung, die nicht ohne Einfluß blieb auf die Entwicklung des reifenden Mannes. Der Krieg in Schleswig-Holstein, die badische Revolution, der Hecker- und Struve-Putsch, die Nacht des Zeughaussturmes in Karlsruhe, der von Mieroslawski beabsichtigte Sturm auf das Schloß in Karlsruhe, das von der Bürgerwehr und von badischer Artillerie verteidigt wurde, die Einnahme von Durlach durch den Prinzen Wilhelm von Preußen, der Einzug der Preußen und Mecklenburger in Karlsruhe, die Belagerung von Rastatt, diese Stürme des Jahres 1848 machten tiefen Eindruck auf den damals 11 jährigen Knaben und haften noch heute in alter Lebendigkeit im Gedächtnis des Achtzigjährigen. Ein Gedicht des jungen Durm auf den Seesieg von Eckernförde wurde im Karlsruher Tagblatt abgedruckt.

Auch in künstlerischer Beziehung war die Zeit der Entwicklungsjahre Durm's bemerkenswert. Es war eine Art Frühlings Erwachen für Badens Kunst. Zwei Baukünstler gleichen Alters hatten um die Wende des achtzehnten und des neunzehnten Jahrhunderts, der Zeit nach Napoleon, der Baukunst ihr Gepräge gegeben: im Norden Karl Friedrich Schinkel (1781–1841), im Süden Friedrich Weinbrenner (1766–1826). Beide machten ihre Studien im klassischen Süden, der eine auf sizilianischem Boden, der andere auf römischer Erde. Beide waren literarisch tätig und hatten viel gebaut. Beide wurden nur 60 Jahre alt. Weinbrenner ging 1791 nach Italien und kehrte 1797 nach Deutschland zurück. Er bildete als Schüler Moller, Hübsch und Eisenlohr. Moller wirkte in Darmstadt, letztere beide in Karlsruhe. Sie entwickelten die mittelalterliche Kunst, die um die Mitte der dreißiger Jahre durch die Dichtkunst vorbereitet worden war. Die Romantiker traten

an die Stelle der Klassiker; der Einfluß Weinbrenners fing an zu verblasen. Das Mittelalter zog in solchem Maße in die Gemüter ein, daß nicht einer der Weinbrenner-Schüler seinem Meister folgte; vielleicht noch Moller, weniger Eisenlohr, am wenigsten Heinrich Hübsch, der mit Glück und Geschick sich der altchristlichen Weise hingab. Das Hoftheater in Karlsruhe, Hübsch's letztes Werk, steht noch ganz auf dem Boden, der von ihm geschaffen wurde. Nichtsdestoweniger rührte sich in der badischen Kunst ein unbestimmtes Gefühl für etwas Neues, das kommen müsse. Die Theaterschule Devrient's gab neue Anregungen; eine erhöhte Pflege der Musik wurde eingeleitet; es fand die Gründung einer Maler- und Bildhauerschule, der Kunstschule, statt. Die Minister Lamey, Nökk, Ellstätter und Eisenlohr, von dem kunstsinnigen Großherzog Friedrich mit weitem Blick für die Bedürfnisse des schönen Landes berufen, waren für alles Schöne und Große begeistert und leiteten mit solchem Geschick die Schicksale des Landes, daß die Regierungszeit des edlen Großherzog Friedrich einst zu den glücklichsten aller Zeiten zählen wird.

In dieser für Badens Geschichte großen Zeit wurzelt die Entwicklung Durm's. Seine Lehrer waren damals Hübsch, Hochstetter, Lang und kurze Zeit auch F. Eisenlohr. Später wurde für ihn Fachprofessor der nachmalige Baudirektor Fischer, ein Vertreter der antiken Kunst, dem Durm sich besonders anschloß und bei dem er auch Stellung auf dem Büro der Oberbauinspektion in Karlsruhe angenommen hatte, bis er im Juni 1860 unter Hübsch zur Fachprüfung zugelassen wurde. Praktische technische Kenntnisse hatte er sich inzwischen beim Vergrößerungsbau des Pfründnerhauses in Karlsruhe zu eigen gemacht, bei dem er bis August 1862 tätig blieb. In diese Zeit fällt auch sein erster selbständiger Bau, ein Wohn- und Geschäftshaus für den Kaufmann Schnabel in der damaligen Langen-Straße, am Marktplatz in Karlsruhe, ein Bauwerk in Formen, die man damals dort nicht gewohnt war, im Stil einer freien italienischen Renaissance. Es steht noch heute, wenn auch nicht in ursprünglicher Gestalt und enthält im Erdgeschoß Läden, darüber ein Halbgeschoß, die sich damals in Karlsruhe einbürgerten, und auf dieses folgten das Hauptgeschoß und ein weiteres Obergeschoß. Das Haus ist ausgezeichnet durch einen schönen Rhythmus der Geschoße. Im Jahr 1863 wurde Durm aus dem badischen Staatsdienst beurlaubt, um eine ihm außerhalb Badens angebotene Beschäftigung anzunehmen. Er ging nach Mainz. Zwischendurch beteiligte er sich an einem vom Staat ausgeschriebenen Wettbewerb um Entwürfe für Verkaufshallen beim Konversationshaus in Baden-Baden und wurde dabei mit dem I. und II. Preis ausgezeichnet. Die Hallen sind in veränderter Form ausgeführt worden. Im gleichen Jahre errang er beim Wettbewerb um ein neues Stadthaus in Mainz den I. Preis. Das Stadt- oder Rathaus wurde aber überhaupt nicht ausgeführt. In Mainz kam Durm zu dem Baumeister Conrad Kraus, der einen Auftrag hatte, an dem der Jubilar Interesse fand. Es handelte sich um ein Palais für den damaligen Erbgroßherzog von Hessen und dessen Gemahlin Alice in Darmstadt, eine Arbeit, bei der Durm hauptsächlich mit den Entwürfs- und Ausführungs-Arbeiten betraut war. Spätere Vergrößerungen und Umarbeitungen des Äußeren und Inneren gaben dem Bauwerk mit der Zeit eine veränderte Gestalt. Im Jahr 1865 reichte der erfolgreiche junge Architekt für das Mainzer Rathaus einen neuen, an Stelle der Renaissance-Formen des ersten Entwurfes mittelalterliche Formen zeigenden Entwurf ein, aber auch mit ihm konnte der Entschluß zur Ausführung nicht herbeigeführt werden. Nun folgte ein Wettbewerb um Entwürfe für die Portale der neuen großen Rheinbrücke in Mannheim. Auch hier gewann Durm den I. Preis und wurde im Oktober 1865 auch mit der Ausführung betraut. Diese mußte jedoch infolge Geldmangels der badischen Regierung und der Verwaltung der pfälzischen Eisenbahnen in bescheidener Weise erfolgen, als der Entwurf sie vorsah. Nach diesem sollten die beiden Pylone in Verbindung mit Figurenschmuck höher entwickelt werden.

Anfang Dezember 1865 erhielt Durm aus dem Fonds der badischen Regierung für Künste und Wissenschaften eine Unterstützung von 700 Gulden zu einer Studienreise

nach Italien und Griechenland. Er war inzwischen für kurze Zeit in die badische Staatsbau-Verwaltung als Gehilfe in der Baudirektion zurück getreten. Im Januar 1866 reiste er gemeinsam mit Robert Reinhardt von Stuttgart nach dem Süden ab. Vor dieser großen Reise jedoch wurden noch die deutschen Gauen durchwandert: die Rhein- und Mosel-Gegend, die Schweiz und Teile des Elsaß, Oesterreich und Ungarn, Deutschlands Norden bis Kiel, aber auch Belgien, Holland usw. Durm erkannte schon früh, daß in den Reisen ein Hauptbildungsmittel liege und er setzte sie daher auch alljährlich bis 1913 fort. Für die Ausdehnung der italienischen Reise erhielt er Ende 1866 eine Aufbesserung von 400 Gulden und es wurde zugleich sein Urlaub bis zum 1. Oktober 1867 verlängert. Jedoch Geldmangel und die Absicht, die große, Epoche machende Weltausstellung des Jahres 1867 in Paris zu studieren, veranlaßten ihn, schon Mitte des Jahres 1867 aus Italien zurück zu kehren, um dafür längere Zeit in Paris und Umgebung zu verweilen und hier architektonische Studien zu betreiben.

Gegen den Schluß des Jahres kehrte er wieder in die Heimat zurück in der Hoffnung, man werde sich in seiner Vaterstadt noch seiner erinnern. Das war jedoch nicht der Fall, man kannte ihn kaum mehr. Man wollte ihn, wieder in den Staatsdienst aufgenommen, bei einer kleinen Bezirks-Bauinspektion im badischen Oberland anstellen, aber das entsprach nicht den nach Höherem strebenden Anschauungen des jungen Architekten. Er wollte nicht im kleinen Büroverwaltungsdienst versauern. Da ergab sich für ihn in Karlsruhe die günstige Gelegenheit, unter dem Oberbaurat Berckmüller an dem großen Monumentalbau der vereinigten Sammlungen am Friedrichs-Platz mit zu arbeiten. Auch kleinere Aufträge stellten sich ein, er war im Kunstgewerbe tätig, arbeitete viel für Zeitschriften und ging im übrigen philosophischen Betrachtungen nach. Diese ließen ihn zu höheren, größeren weiteren Zielen streben. Da aber keine Aussicht war, an einem großen deutschen Platz Stellung zu finden, so wollte er sein Glück in Amerika suchen, das große Wasser lockte ihn. Das Fahrgeld war schon ausbedungen, da verkrachte die Firma, mit der er die Fahrt unternehmen wollte. Er wartete weiter. Da kamen wieder zwei Aufträge, die kleine Villa Mayer in der Krieg-Straße und die Villa Schmieder in der Karl-Straße in Karlsruhe. Auch die literarische Tätigkeit wurde eifrig fortgesetzt und er hatte das Glück, daß sich die unter Erbkam in Berlin erscheinenden Zeitschriften zuerst seiner annahmen. Zu ihnen trat bald darauf auch die 1867 gegründete „Deutsche Bauzeitung“. Diese Erfolge ließen ihn wieder Vertrauen zur Heimat fassen, wenn er auch lange Zeit hindurch das Gefühl nicht verlor, die Himmelsrichtung in seiner Entwicklung verfehlt zu haben und im Süden geblieben zu sein, während der Norden Deutschlands goldene Früchte versprach.

Nun aber wurde Durm bald vor entscheidende Entschlüsse gestellt. Von seiner Reise nach dem Süden hatte er eine große Ausbeute an architektonischen und malerischen Studien mit nach Hause gebracht, die er zu einem großen Teil auch in seinen Büchern später veröffentlichte. Er veranstaltete eine Ausstellung dieser Studien und die Besprechungen und Berichte darüber in den damals einflußreichen Zeitschriften lenkten die Aufmerksamkeit der Berufenen in Karlsruhe wieder auf Durm. Da waren es Berckmüller, Lang und Hochstetter, welche eine in so hohem Grade befähigte künstlerische Kraft der Karlsruher Hochschule nicht entgehen lassen wollten. Sie entschlossen sich, mit ihm über eine Lehrtätigkeit am Polytechnikum zu verhandeln. Unter Minister Jolly wurde Durm zunächst auf Probe angenommen, aber bereits am 9. Oktober 1868 wurde der 1860 als „gut befähigt“ beglaubigte Baukandidat, der 1858 noch auf den Bänken der Hochschule saß, zum Professor der Architektur am Polytechnikum in Karlsruhe ernannt. Schon nach einem Jahr 1869, erhielt er eine Berufung nach Darmstadt, die er ebenso ablehnte, wie die 1877 und 1879 erfolgte Berufung an das Polytechnikum in München und die 1888 an ihn herangetretene Berufung an die Technische Hochschule Berlin. Er blieb seiner Heimat treu und nahm nun hier eine Entwicklung, wie sie selten einem Baukünstler beschieden ist. —

(Schluß folgt).

Die Rhein-Schiffahrt und ihre Zukunft.

Nach einem Vortrag, gehalten im „Architekten- und Ingenieur-Verein zu Hamburg“ von Geh. Brl. Prof. Dr.-Ing. h. c. J. F. Bubendey, Wasserbaudir. in Hamburg. (Schluß aus No. 10.)

An dem sich verästelnden Oberrhein werden die Gesamtheit der Hafenplätze ein würdiges Gegenstück zu den sich kräftig weiter entwickelnden Rhein-Ruhr-Häfen des Niederrheins bilden und nach Vollendung der vorstehend kurz angedeuteten Pläne zur Ver-

besserung der Fahrstraße des Rheins wird nur eines noch zu wünschen übrig bleiben: die Steigerung der Leistungsfähigkeit des Rheins durch Verbesserung seiner Verbindungen mit den Seehäfen. Es ist augenblicklich nicht die richtige Zeit, Betrachtungen darüber anzustellen, ob und

gegebenenfalls in welcher Weise die Niederlande veranlaßt werden können, ihren Widerspruch gegen die Erhebung mäßiger Rheinschiffahrts-Abgaben fallen zu lassen und selbst einen Teil des Ertrages dieser Abgaben zur weiteren Vertiefung des Unterlaufes und der Mündungs-Strecke des Rheinstromes zu verwenden. Darüber mag nach dem Abschluß des gewaltigen Völkerringens, unter dessen Einfluß wir jetzt stehen, aufs neue verhandelt werden. Ebenso möchte ich an dieser Stelle nicht auf die in den letzten Jahren zutage getretenen Wünsche, eine deutsche Rheinmündung zu schaffen, eingehen. In gewisser Weise schafft ja der jüngst vollendete Rhein-Herne-Kanal, in Verbindung mit dem Dortmund-Ems-Kanal, eine solche Verbindung. Diese Wasserstraße kann aber der Regel nach nur von Schiffen mit 600 t Ladung, ausnahmsweise von solchen mit 800 bis 900 t Ladung befahren werden und das kennzeichnet sie als einen ganz ungenügenden Ersatz des Rheins, auf dem Fahrzeuge mit der dreifachen Ladefähigkeit verkehren.

Die in den letzten Jahren veröffentlichten verschiedenen Entwürfe für einen Großschiffahrtsweg vom Rhein zur unteren Ems verdienen in ihrem technischen Teil zweifellos unsere Aufmerksamkeit, sie erweisen sich aber vom wirtschaftlichen Standpunkt gesehen, zum Teil als Wahngelüste, mindestens aber als Zukunftsträume. Wenn dem bereits vor Jahren erhobenen Rufe: „Paris port de mer!“ oder „Berlin ein Seehafen!“ neuerdings der Ruf „Köln ein Seehafen!“ an die Seite gestellt wird, so werden sich die dadurch erregten Hoffnungen wohl niemals ganz erfüllen können. Aber auch der Wunsch, nach dem Beispiel von Manchester Wesel als den Ausgangspunkt des Verkehrs von und nach dem rheinisch-westfälischen Industriegebiet zu einem Seehafen zu machen, würde sich selbst unter der Voraussetzung, daß die wegen der weiteren Entwicklung des rheinisch-westfälischen Bergwerks-, Hütten- und Industriegebietes gehegten kühnsten Erwartungen zutreffen sollten, kaum innerhalb eines Menschenalters verwirklichen lassen.

Etwas anders scheint es mit den Plänen zu liegen, nach denen die größten auf dem Niederrhein verkehrenden Schleppkähne auf dem Gebiet des Deutschen Reiches einen Weg zur See erhalten sollen. Es ziemt sich aber, so lange die Kriegsfackel leuchtet, auch diesen Gedanken nicht weiter zu verfolgen. Im Uebrigen ist es nicht wahrscheinlich, daß derartige Pläne erfüllt werden, so lange die preuß. Regierung und der preuß. Landtag an der grundsätzlichen Auffassung festhalten, daß eine künstliche Wasserstraße nur dann gebaut werden darf, wenn die Verzinsung und Tilgung der Anlagekosten sowie die Betriebs- und Unterhaltungskosten durch Beiträge aus den Kreisen der Beteiligten und durch den Ertrag der zu erhebenden Schiffahrts-Abgaben wenigstens annähernd sichergestellt werden.

Es ist aber nichts dagegen einzuwenden, ganz unabhängig von dem Ausfall des dem Krieg folgenden Friedens heute zu untersuchen, wie der große Seehandelsplatz Antwerpen zur Förderung der Entwicklung des deutschen Rheingebietes durch eine Verbesserung seiner Wasser-Verbindung mit dem Rhein in seinem Wettbewerb mit dem zurzeit so bevorzugten Nachbarhafen Rotterdam gestärkt werden könnte. Die größeren Rheinschiffe können Antwerpen nur auf dem weiten und zeitweise nicht ungefährlichen Weg über die Maasmündung, den Kanal von Wemeldingen und die untere Schelde erreichen und für die kleineren Fahrzeuge bleibt nur die umständliche Fahrt über Rossum und Herzogenbusch unter Benutzung der Waal, der Maas, der Zuid Willemsvaart und des Kempen-Kanales übrig. Es sind nun schon seit langen Zeiten Pläne für eine unmittelbare Verbindung zwischen dem Niederrhein und Antwerpen aufgestellt worden. Alle diese Vorarbeiten kommen angesichts der gesteigerten Ansprüche, die wir gegenwärtig an eine Wasserverbindung zwischen dem Rhein und der großen belgischen Handelsstadt stellen müssen, nicht mehr in Betracht. Es sollen hier deshalb nur die drei neuesten Entwürfe kurz besprochen werden. Ueber zwei von ihnen liegen eingehendere Veröffentlichungen vor, über den dritten nur einzelne Andeutungen in Zeitungen und technischen Zeitschriften. Der deutsche Niederrhein kann aber nicht mit den belgischen Wasserstraßen und mit Antwerpen verbunden werden, ohne niederländisches Gebiet zu berühren. Es ist deshalb wichtig*), daß in dem Artikel 12 des im Jahr 1839 zwischen Belgien und den Niederlanden abgeschlossenen Friedensvertrages bestimmt worden ist:

Dans le cas où aurait été construit en Belgique une nouvelle route, ou creusé un nouveau canal qui aboutirait à la Meuse, vis à vis du canton hollandais de Sittard, alors il serait loisible à la Belgique de demander à la Hollande, qui ne s'y refuserait pas dans cette supposition, que

ladite route ou ledit canal fussent prolongées d'après le même plan entièrement au frais et dépens de la Belgique, par le canton de Sittard, jusqu'aux frontières de l'Allemagne usw.

Diesen Gedanken berücksichtigt der durch ihren Ob.-Ing. Max Valentin bearbeitete Entwurf der Stadt M.-Gladbach. Der vorgeschlagene Kanal verläßt den Rhein gegenüber den Düsseldorf-Hafenanlagen, wo der Mittelwasserstand des Stromes auf + 29,70 m liegt; unter Einschaltung einer Schleuse nördlich von Neuß und zweier Schleusen südlich von Gladbach wird die bis an die Maas führende 60 km lange und auf + 63,50 m liegende Scheitelhaltung erreicht. Die neben der Maas weiter nach Maastricht führende Haltung liegt auf + 43,25 m. Von Maastricht aus durchschneidet der Kanal das nordische Kohlenggebiet Belgiens der Länge nach und führt von Hasselt nach Herenthals. Die neue Wasserstraße würde nordwestlich von Hasselt mit dem auf größere Abmessungen umzubauenden von Hasselt nach Turnhout führenden Kanal und von Herenthals bis Antwerpen mit dem gleichfalls umzubauenden Kempen-Kanal zusammenfallen. Zwischen Maastricht und Antwerpen würden nach einem zeitgemäßen Umbau der belgischen Kanäle nur 6 Schleusen erforderlich sein. Valentin empfiehlt die zu schaffende Wasserstraße für Schiffe von 100 m Länge, 12 m Breite, 2,75 m Tiefgang und eine Ladefähigkeit von 2000 t auszubauen, damit die jetzt auf dem Rhein bis Köln aufwärts verkehrenden Fahrzeuge, von wenigen ganz großen Schiffen abgesehen, sie befahren können. Der Kanal soll in der Sohle 24 m breit, an den Seiten 4,5 m und in der Mitte 6 m tief werden, damit die Fahrgeschwindigkeit bis zu 7 km/St. gesteigert werden kann.

Eine zweite von dem kgl. Baurat und Beigeordneten der Stadt Crefeld, Hentrich, bearbeitete Linie sucht unter starker Mitbenutzung vorhandener belgischer und holländischer Kanäle eine möglichst kurze Verbindung zwischen Antwerpen und dem Rhein bei Crefeld zu schaffen. Die Wasserstraße folgt dem Kempen-Kanal bis in die Nähe der niederländischen Grenze, wo eine neue Verbindung mit der Zuid Willemsvaart hergestellt wird. Diese wird bis Nederweert benutzt, weiter östlich ihre geradlinige Verlängerung, die Nordervaart. Wo die Nordervaart verlassen wird, wendet sich die vollständig neu zu schaffende Wasserstraße zum Maastal, das auf Damm und Brücke überschritten wird, läuft auf einer kurzen Strecke in nordöstlicher Richtung neben der Grenze des Deutschen Reiches und überschreitet diese. Dabei durchschneidet sie in einem bis zu 15 m tiefen Einschnitt die Wasserscheide zwischen Maas und Niers. Auf deutschem Gebiet wendet sich der Kanal nach Osten, umgeht die Städte Kempen und Crefeld an der Nordseite und mündet endlich in den Crefelder Rheinhafen, erreicht den Rhein also ungefähr in der Mitte zwischen Ruhrort und Düsseldorf. Den Anstieg von Antwerpen zu der 24 km langen, auf + 42 m liegenden Scheitelhaltung würden 9 Schleusen vermitteln; 2 weitere Schleusen würden dann zu dem auf + 31,60 m liegenden Wasserspiegel der niederländischen Nordervaart führen. Dieser Wasserspiegel soll in einer rd. 75 km langen Haltung bis zur Rheinhafenschleuse beibehalten werden. Hentrich beabsichtigt, seinem Kanal eine Sohlenbreite von nur 20 m und eine Tiefe von 3 m zu geben und die Schleusen so zu bemessen, daß Schiffe von 1000 bis 1200 t Ladefähigkeit verkehren können. Während Valentin seine Wasserstraße nahezu allen auf dem Rhein bis Köln verkehrenden Schiffen zugänglich machen will, legt Hentrich seinem Entwurf die Abmessungen der Schiffe zugrunde, die später bis Mannheim und bis Aschaffenburg werden fahren können; die Rücksicht auf die in starkem Maße benutzten belgischen Kanäle und die zur Zeit der Aufstellung des Hentrich'schen Entwurfes wegen der Erweiterung dieser Kanäle in Belgien herrschenden Absichten ist vermutlich für die Wahl der Abmessungen von Einfluß gewesen. Die Frage, ob die neu zu schaffende Verbindung mit Antwerpen in ihren Abmessungen im Wesentlichen eine Fortsetzung der vom Oberrhein sich abwärts erstreckenden Schiffahrtsstraße bilden oder sich auch den höchsten Leistungen des Niederrheins anpassen soll, wird zu erwägen sein, ehe der Bau dieser bedeutenden Wasserstraße in Angriff genommen wird. Es hat deshalb keinen Zweck, heute schon die für die Ausführung der beiden Linien geschätzten Kosten zu behandeln, da diese in starkem Maß von den zu wählenden Querschnitts-Abmessungen abhängen. Die Gesamtlänge von Antwerpen

*) Hr. Geh. Bt. Bubendey macht uns hierzu die Mitteilung, daß die in seinem Vortrag bezüglich der holländischen Verpflichtung vertretene Ansicht nicht mehr zutreffend sei. Nach einer ihm nachträglich von dem niederländischen Wasserbaudir. Jolles zugegangenen Mitteilung habe die holländische Regierung ihre 1839 eingegangene Verpflichtung bereits i. J. 1873 durch den Abschluß des Staatsvertrages über den Bau der Eisenbahn von Antwerpen über Roermond nach Gladbach erfüllt.

bis zum Rhein beträgt nach der Valentin'schen Linie rd. 194 km, nach der Linie von Hentrich rd. 172 km. Die Scheitelhaltung soll bei Valentin in der Höhe von + 63,5 m liegen, bei Hentrich auf + 42 m. Vom technischen Standpunkt scheint danach der Hentrich'sche Entwurf mit der Kanal-Mündung bei Crefeld vorzuziehen zu sein. Er würde vermutlich aber von den Niederländern nur als eine Durchfahrtsstraße angesehen werden, deren Ausführung den Handel und die Schifffahrt von Rotterdam schädigen würde, ohne dem Lande sonst Nutzen zu bringen. Die Valentin'sche Linie berührt dagegen die östlich von Maas-tricht liegenden Kohlenfelder des niederländischen Lim-burg. Innerhalb des Deutschen Reiches liegt sie auch den Aachener Kohlenfelder sehr nahe und schließt die reichen Industriegebiete von Rheydt und München-Glad-bach auf.

Soweit Angaben darüber vorliegen, sei schließlich noch der Entwurf besprochen, den der Arch. Schneiders in Aachen für eine Verbindung zwischen dem Rhein und der Maas aufgestellt hat. Dieser Kanal soll zwischen Bonn und Köln, in der Nähe von Wesseling in den Rhein münden. Seine Scheitelhaltung lag nach den Mitteilun-gen über den ersten Entwurf auf + 145 m; bei weiterer Bearbeitung soll aber die Linie so weit nach Norden ver-schoben werden, daß die Scheitelhaltung auf + 120 m hin-abgerückt ist. Das ergibt gegenüber den beiden anderen Linien immerhin noch eine sehr starke verlorene Steigung. Die Entfernungen von Antwerpen nach Wesseling, dem Punkte, wo die Schneiders'sche Linie in den Rhein mün-det, beträgt unter Benutzung der Schneiders'schen Linie 213 km, der Valentin'schen Linie 265 km, der Hentrich'schen Linie 266 km, während der jetzige Wasserweg unter Be-nutzung der Maasmündung 442 km lang ist. Die Ausfüh-rung der Schneiders'schen Linie würde also dem Verkehr von Antwerpen nach Bonn, Koblenz und Oberrhein große Vorteile gegenüber dem heutigen Zustand gewähren. Anders liegt die Sache für den Verkehr von Antwerpen nach Ruhrort-Duisburg, der heute einen Weg von 331 km zurück zu legen haben würde. Die Länge würde betragen nach Ausführung des Entwurfes von Schneiders etwa 325 km, Valentin rd. 235 km und Hentrich rd. 189 km. Von diesem Gesichtspunkt aus würde der Entwurf von Schneiders gar nicht in Betracht kommen.

Wie die vom Standpunkt der Rheinschifffahrt äußerst wichtige und jedenfalls zu schaffende unmittelbare Wasser-Verbindung zwischen dem Rhein und Antwerpen aus-sehen wird, ob sie sich mehr der Valentin'schen oder

der Hentrich'schen Linie anschließen und ob sie für die Fahrt von 1200 t- oder von 2000 t-Schiffen bemessen werden soll, wird nach Wiederherstellung des Friedens sorgfältig erwogen werden müssen. Dabei werden für die Einmündung der neuen Wasserstraße in den Rhein sowohl die Bedürfnisse des Oberrheins als auch die des großen Verkehrsmittelpunktes Ruhrort, der zugleich der Ausgangspunkt des Rhein-Weser-Kanales ist, zu berück-sichtigen sein. Am 26. August 1914, S. 642, brachte die Deutsche Bauzeitung die Mitteilung, daß die belgische Regierung einen Ausschuß mit Vorarbeiten, die Her-stellung eines Wasserweges betreffend, betraut habe; der Kanal sollte anscheinend der Hentrich'schen Linie folgen und für die Fahrt von 2000 t-Schiffen bemessen werden. Die von Preußen und Belgien nach dem Maße ihrer Ge-bietsbeteiligung zu tragenden Kosten seien auf 80 Mill. M. geschätzt worden.

Jedenfalls ergeben die bisher durchgeführten Arbeiten, daß der jetzige umständliche und zum Teil gefährliche Wasserweg zwischen dem Rhein und Antwerpen unter Aufwendung übersehbarer Mittel durch eine leistungs-fähige künstliche Wasserstraße zu ersetzen sein wird.

Die Reichsregierung hat der Reichstagskommission für die Beratung des Schifffahrtsabgaben-Gesetzes i. J. 1910 Mitteilungen über den Rheinschifffahrts-Verkehr gemacht, die für die Jahre 1875 bis 1905 der alten Binnenschifffahrts-Statistik des Reiches, für das Jahr 1909 aber der neuen Binnenschifffahrts-Statistik entnommen sind. Danach hat der gesamte Rheinschifffahrts-Verkehr von der Schweizer bis zur niederländischen Grenze, das heißt, die Summe der Zahlen, die aus der Multiplikation der beförderten Ladung und des zurückgelegten Weges hervorgehen, be-tragen:

im Jahre	1875	0,882 Milliarden t km
"	1885	1,587 " t/km
"	1895	3,030 " t/km
"	1905	6,493 " t/km
"	1909	7,985 " t/km.

Die der neuen Statistik entnommenen Zahlen für 1909 können nicht unmittelbar mit den Zahlen der frühe-ren Jahre verglichen werden. Diese lassen dagegen er-kennen, daß von 1875 bis 1905 in 10 Jahren jedesmal nahezu eine Verdoppelung des Verkehrs stattgefunden hat. Hält man dieses Ergebnis mit dem zusammen, was vorstehend über die weitere Ausbildung der Rheinschifffahrtsstraße sowohl im oberen wie im unteren Stromgebiet mitgeteilt worden ist, so darf man auf eine großartige Zukunfts-Entwicklung der Rheinschifffahrt schließen.

Vermischtes.

Die Bergung der Kunstwerke an der Tiroler Front. Auf Anordnung des k. k. Landesverteidigungs-Kommandos für Tirol wurde bei Beginn der Feindseligkeiten eine Bergung der Kunstwerke aus den Orten, die unmittelbar an der Front und im Bereich des feindlichen Feuers liegen, in ausgedehntem Maß durchgeführt. Dabei kamen in erster Linie die Städte Rovereto, Riva und Arco, sowie deren nächste Umgebung in Betracht. Während einer mehr als fünfwöchigen Tätigkeit des k. k. Landeskonser-vators Hofrates v. Wieser und seiner Mitarbeiter wurden Gegenstände von hervorragend künstlerischem oder histo-rischem Wert aus den bezeichneten Orten abgeführt und im Landhause zu Innsbruck untergebracht. Die im Küsten-Gelände mit den Italienern gemachten Erfahrungen ließen diese Maßregeln begründet erscheinen. Um die unbe-weglichen Denkmäler vor Beschädigung, Einquartierung usw. zu sichern, haben die Militärbehörden durch ent-sprechende Verfügungen vorgesorgt. Als Schloß Veltorns mit seinen schönen Renaissance-Vertäfelungen zur Ein-quartierung von Kriegsgefangenen benutzt werden sollte, wurde auf Vorstellung des Landeskonservators verfügt, daß davon abzusehen sei. In dem von den Kunstdenk-mälern geräumten Rovereto wären die zu bergenden Gegenstände beinahe noch vor dem Transport zu Schaden gekommen: der Bahnhof wurde beschossen, da der mit den Kunstwerken abfahrende Zug vom Feind bemerkt wurde. Glücklicherweise entkam aber der gefüllte Wagen. Aus Riva wurden 65 Kisten mit Kunstgegenständen durch militärische Lastautomobile in das Hinterland gebracht. Unter den so geborgenen Werken sind abgenommene Fresken, Werke der bildenden Kunst, vor allem hervor-ragende kunstgewerbliche Gegenstände.

Der Donau—Main-Kanal. Eine Vorlage der baye-rischen Regierung an den Landtag. Die Frage des Ausbaues des Donau—Main-Kanales zu einer Großschiff-fahrtsstraße, die seit nahezu 25 Jahren den bayerischen Kanal-Verein und seit einer Reihe von Jahren auch die Regierung, und zwar das Ministerium des Inneren (Oberste Baubehörde), beschäftigt, bildet jetzt den Gegenstand

einer Vorlage der bayerischen Regierung, und zwar bei der hohen Bedeutung dieses Wasserweges als Verkehrs-Straße, des bayerischen Verkehrs-Ministeriums an den Landtag. Es werden zunächst 5 Mill. M. gefordert und es sollen sofort die Pläne in Angriff genommen werden für eine Linienführung: Aschaffenburg—Bamberg—Nürn-berg—Steppberg, für die sich die Regierung nun ent-schieden hat. Von Aschaffenburg bis Bamberg auf 282,5 km ist, soweit das noch nicht geschehen ist, der Main zu ka-nalisieren. Von Bamberg bis Nürnberg folgt die Linie dem Lauf des alten Ludwigs-Kanales, aber statt bei Kel-heim bei Steppberg in die Donau einmündend. Die Wasser-Beschaffung für den Kanal und seine großen Schleusen ist dann eine günstigere, der Weg auf 166,5 km abgekürzt. Die Donau selbst muß dann auf etwa 75 km Länge noch für 1200 t-Schiffe fahrbar gemacht werden, oder es muß ein entsprechend langer Seitenkanal gebaut werden. Wel-che Ausführungsweise vorzuziehen ist, wird erst bei der eingehenden Planung festgestellt werden.

Die Gesamtkosten, ausschließlich Hafen-Anlagen und ausschließlich Herstellung eines Anschlusses von München und Augsburg, der erst bei der Einzelplanung erörtert werden soll, sind mit 650 Millionen M. ver-anschlagt, und zwar für einen Ausbau für 1200 t-Schiffe und große Schleusen. Zu den Kosten sollen auch die an dem Nutzen des neuen Verkehrsweges beteiligten Städte, Gemeinden, Industrie und Handel heran gezogen werden, außerdem wird mit einer Beteiligung des Reiches an dieser Rhein—Donau-Verbindung gerechnet, da diese für das ganze Deutschland von hohem wirtschaftlichem und stra-tegischem Wert ist. In Aussicht genommen ist die Durch-führung sofort nach dem Krieg in 8jähriger Bauzeit. Wir hoffen, auf die Vorlage demnächst ausführlicher zurück kommen zu können.

Inhalt: Zum achtzigsten Geburtstag von Josef Durm. — Die Rhein-Schifffahrt und ihre Zukunft. (Schluß.) — Vermischtes.

Bildbeilage: Hauptansicht der Kathedrale in Valencia.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., in Berlin.
Für die Redaktion verantwortlich: Albert Hofmann in Berlin.
Buchdruckerel Gustav Schenck Nachflg. P. M. Weber in Berlin.



DEUTSCHE BAUZEITUNG

51. JAHRGANG. № 13. BERLIN, DEN 14. FEBRUAR 1917.

Die Reichsbahn. (Schluß aus No. 11.)



egen die Reichsbahn als neues Reichsverkehrs-Gebäude auf einem freien Reichsplatz ließe sich nun, führt Kirchhoff aus, der Einwand erheben, eine solche selbständige Schöpfung eines großen Verkehrsgebäudes lasse sich auf fiskalischem Boden überhaupt nicht errichten.

Daneben müsse zu seiner Ueberwachung ein Kontroll-Gebäude erbaut werden, sonst schaffe man einen aus der Art schlagenden Luxusbau, kein nüchternes, fiskalisches Geschäftsgebäude. Er fragt aber, warum solle sich nicht aus der Reichsbahn ebenso gut wie aus der Reichsbank Großes leisten lassen? Alles, was man dagegen vorbringen könne, entspringe Vorurteilen und Rückständen aus hinter uns liegender Zeit. Nicht um eine Reichsbahn, die das Reich durch Ankauf oder Pachtung ins Leben ruft, handele es sich; diese sei gar nicht nötig, um die jetzt an das Verkehrswesen heran tretende grandiose Aufgabe zu erfüllen. Es komme darauf an, daß sich die Eisenbahnen ihrer Eigenart entsprechend wirklich als Ganzes frei entfalten und im Verein mit den Wasserstraßen das Höchstmögliche für die der Neubelebung harrende Gesamtwirtschaft leisten können. Deshalb sei für das gesamte Verkehrswesen eine einheitliche Leitung nötig, nicht aber unbedingt eine Abtretung der Verkehrsobjekte an das Reich. Die partikularistische Sorge der Bundesstaaten der Entziehung des Eisenbahnbesitzes werde gegenstandslos, denn die Staaten behalten ihren Besitz, vereinigen ihn aber mit dem übrigen Eisenbahnbesitz zu der großen Gründung als Reichsbahn, aus der sie mit vereinten Kräften das höchste Ergebnis herausholen. Sie werden also nicht abgefunden, sondern genießen die aus dem erweiterten Eisenbahn-Großbetrieb zu erwartenden größeren Vorteile. Der Zug der Zeit gehe nun einmal auf Massen-Entfaltung, und was eigne sich mehr zum Großbetrieb, als das Eisenbahnwesen? Die Riesenaufgabe, vor der das Verkehrswesen nach diesem Weltkrieg stehen werde, könne es ohne straffe Vereinheitlichung nicht mehr erfüllen.

Kirchhoff will seinen Vorschlag von einem Fachkollegium geprüft wissen. „Einfach zu sagen, das geht nicht, wäre nicht zu verantworten“. Die Reichsbahn würde vom Reich gegen Entschädigung für Rechnung der beteiligten Staaten verwaltet. Die Reichszentral-Verwaltung stelle für sie den Betriebs-

und Bau-Etat auf und führe ihn aus. Der Betriebs-Etat hätte zum Bau-Etat einen Beitrag zu leisten. Die Reichsbahn-Anteile wären bei der Gründung nach dem Rentwert ihres eingebrachten Eisenbahn-Besitzes festzusetzen und nach der Gründung mit dem Rentwert der zuwachsenden Strecken fort zu schreiben, was sich bei der preußisch-hessischen Eisenbahn-Gemeinschaft bewährt habe. Aus den ihnen am Reingewinn der Reichsbahn zufallenden Anteilen müßten die beteiligten Bundesstaaten vorweg ihren Schuldendienst befriedigen. Auch die für allgemeine Staatszwecke erforderlichen Eisenbahn-Beiträge würden in den Reichsbahn-Anteilen künftig eine steigende Tendenz zeigen, „weil eben die Eisenbahnen als Reichsbahn ganz anders ihrer Eigenart und ihrer erhöhten Leistungsfähigkeit entsprechend gepflegt werden können und infolge ihrer Geschäftsführung in den Formen eines großen Gewerbebetriebes nach soliden kaufmännischen Grundsätzen für möglichst hohe und stetige Reichsbahn-Anteile Sorge tragen werden.“ Ein Gesichtspunkt von Bedeutung wäre auch die Möglichkeit, das Beamtenheer der Reichsbahn nach dem Grundsatz der freien Bahn für alle Tüchtigen seiner Eigenart entsprechend nach kaufmännischen Grundsätzen anzustellen und zu besolden. Die persönliche Seite werde bei richtiger Durchführung zu großen Vereinfachungen und Ersparnissen führen. „Nun erst gar die einheitliche Beschaffung der Fahrzeuge, Schienen, Kohlen und sonstiger Materialien. Welche Chancen bieten sich da der Reichsbahn und der Geschäftswelt! Welche Vorteile liegen weiter in der einheitlichen Führung der Geldgeschäfte sowohl für die Betriebs- wie Bauverwaltung? Der nur Jahresraten veranschlagende Bau-Etat müßte maßgebend sein für die jährliche Bautätigkeit. Der dafür jährlich erforderliche Geldbedarf würde einheitlich befriedigt am Geldmarkt. Die Reichsbahn-Obligationen werden ein beliebtes Anlagepapier werden. Etwa 700 Millionen Mark Baugeld werden jährlich zu investieren sein. Hierfür muß der Reichsbahn ein glatter Markt geschaffen werden. Da die volle Leistungsfähigkeit der Reichsbahn für das unter dem Weltkrieg leidende Wirtschaftsleben ausschlaggebend wird, muß die Reichsbahn mit ihrem Baugeld-Bedarf vorweg befriedigt werden.“ Das Baugeld für die Reichsbahn müsse aus dem übrigen Geldbedarf von Reich, Einzelstaaten und Gemeinden herausgehoben werden, denn für die so überaus wichtige Ausgestaltung und Ausstattung der Eisenbahnen werden sich bei dem jetzigen

System Schwierigkeiten ergeben. Die Eisenbahnen aber müssen wieder auf die Höhe gebracht und weiter ausgebaut werden. Auf diese Weise will der Verfasser zeigen, wie auf diesem wichtigen Gebiet die Möglichkeit besteht, den schwierigen und verwinkelten Verhältnissen gegenüber auf einfachstem Weg zu einer praktischen Lösung zu gelangen. Ueber Einzelheiten im Aufbau gibt es möglicherweise auch noch bessere Lösungen, als die hier vorgeschlagenen. Zunächst handele es sich darum, den Gedanken in Fluß zu bringen; wenn die leitenden Stellen erst von der Notwendigkeit des Aufbaues überzeugt seien, sei schon unendlich viel gewonnen.

Gegenüber anderen Auffassungen vertritt der Verfasser die Meinung, daß die Bismarck'sche Eisenbahn-Politik des Jahres 1885 noch an dem Reichseisenbahn-Gedanken festgehalten habe, „sonst hätte er doch nicht im Jahre 1885 eine Entscheidung in der Richtung getroffen, daß nach dem Vorbild des Zollvereins, der an erster Stelle mit Hessen zustande gekommen, eine Eisenbahn-Gemeinschaft ebenfalls mit Hessen an erster Stelle zu schließen und den anderen Eisenbahnen betreibenden Bundesstaaten vollständig freie Hand zu lassen sei, ob sie von der Möglichkeit, sich anzugliedern, Gebrauch machen wollen oder nicht.“ Der Verfasser führt aus dem Aufsatz eines Eisenbahn-Schriftstellers: „Fünfzig Jahre preußisch-deutscher Eisenbahnpolitik“ eine Stelle an, die lautet: „In dem Ueberschreiten der Mainlinie verwandelten sich die deutschen Staatsbahnen in den Teil einer nationalen, wenn auch zunächst nur preußisch-hessischen, aber doch deutschen Eisenbahn-Gemeinschaft . . . Im Augenblick des Abschlusses des Staatsvertrages mit Hessen ist allen anderen deutschen Staaten die Tür zum Eintritt in die Gemeinschaft geöffnet. Geschähe dies, so wäre damit eine Lösung der Reichseisenbahnfrage gefunden, die, politisch und wirtschaftlich dem langbewährten deutschen Zollverein nachgebildet, vielleicht schon aus diesem Grunde dem deutschen Volke besser munden würde, als wenn man noch einen Schritt weiter ginge und das Deutsche Reich an Stelle der deutschen Einzelstaaten in den Besitz aller Eisenbahnen setzen wollte.“ Später hat derselbe Schriftsteller geäußert: „Wer heute wieder Bismarck'sche Eisenbahn-Politik treiben wollte, der müßte auf den Reichseisenbahnplan zurück kommen.“ Diese Folgerung müßte nach Kirchhoff jetzt unbedingt gezogen werden. Schon 1876 sei in einer Schrift darauf hingewiesen, daß, wenn

Preußens Interessen und Bestrebungen in der Eisenbahnfrage identisch würden mit denen des Reiches, dann der Widerstand der Mittelstaaten gegen die nationalen Reformen des Eisenbahnwesens gebrochen wäre. Wenn sich die Lage des Deutschen Reiches hinsichtlich seiner Eisenbahnen nicht ändere, so werde unser Handel, werde unsere Industrie die Ueberlegenheit der Nachbarländer mit Bezug auf die Eisenbahn-Verhältnisse empfinden. Mit einer einzigen Spitze im Mittelpunkt, welche die großen, für den allgemeinen Verkehr maßgebenden Gesichtspunkte im Auge behalte, vertrage sich ausgezeichnet eine volle Selbständigkeit und Freiheit in den Provinzial- und den Nebenstellen. Daß ein solcher Verwaltungs-Apparat durch rationelleren Bau der Bahnen, bessere Wagen-Ausnutzung und einheitliche Bewirtschaftung große Ersparnisse machen könne, liege auf der Hand. Sache des deutschen Volkes sei, sich das klar zu machen. Wenn dieses zur Ueberzeugung komme, daß die geschichtliche Entwicklung der deutschen Eisenbahn-Verhältnisse mit Folgerichtigkeit zu einem Endpunkt gelangt sei, welcher der Ausgangspunkt für ein neues und besseres Eisenbahn-Zeitalter werden könne, so möge es sich mutig auf die Seite derer stellen, welche diese Entwicklung angebahnt haben. Alles das treffe gerade jetzt, führt Kirchhoff aus, mit dem einen Unterschied zu, daß, was damals noch Sache der Opportunität gewesen war, durch den Weltkrieg zwingende Notwendigkeit geworden sei: Preußens Bestrebungen müßten daher identisch werden mit den Bestrebungen des Reiches, damit endlich die Reichsverfassung zu einer Wahrheit werde.

Nach Kirchhoff's Ansicht müßte dieses neu zu planende Reichsbahn-Gebäude einen besonderen Flügel für die einheitliche Leitung der Wasserstraßen erhalten, um so das gesamte Verkehrswesen Deutschlands im Dienst des großen deutschen Wirtschaftslebens einheitlich gestalten zu können.

Nach Bismarck verschwinde ein richtiger Gedanke nicht mehr aus der Öffentlichkeit, bis er sich verwirklicht habe. Ueber allem stehe heute Deutschland, von einem Bismarck unerschütterlich fest verbunden. Der Schöpfer der Reichsverfassung habe auch den Reichsbahn-Gedanken bis zu seinem Ende verfolgt. Ihm müssen wir folgen. Noch immer habe Deutschland aus großen Zeiten große Früchte heim gebracht. Der stolze Bau der Reichsbahn müsse als Lohn für alle in diesem Weltkrieg vom deutschen Volk dargebrachten Opfer das große Bismarck'sche Werk krönen! —

Zum achtzigsten Geburtstag von Josef Durm.

(14. Februar 1917.) Von Albert Hofmann. (Fortsetzung statt Schluß.)



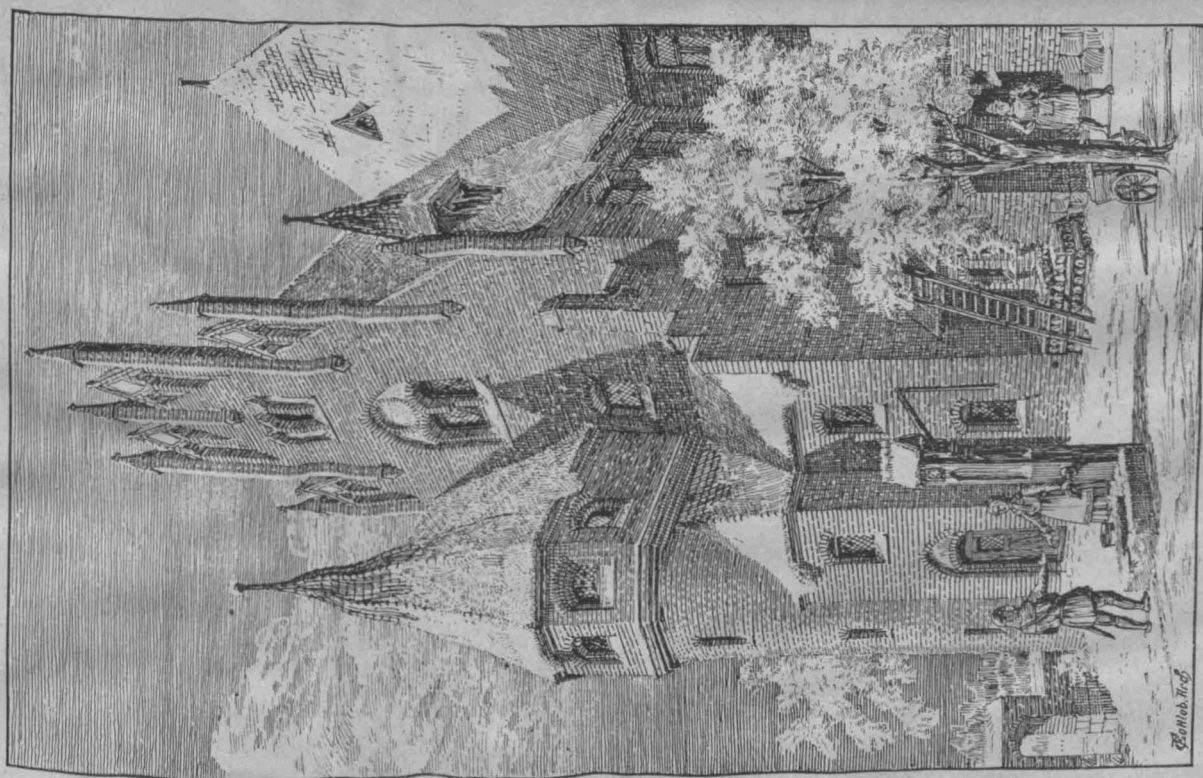
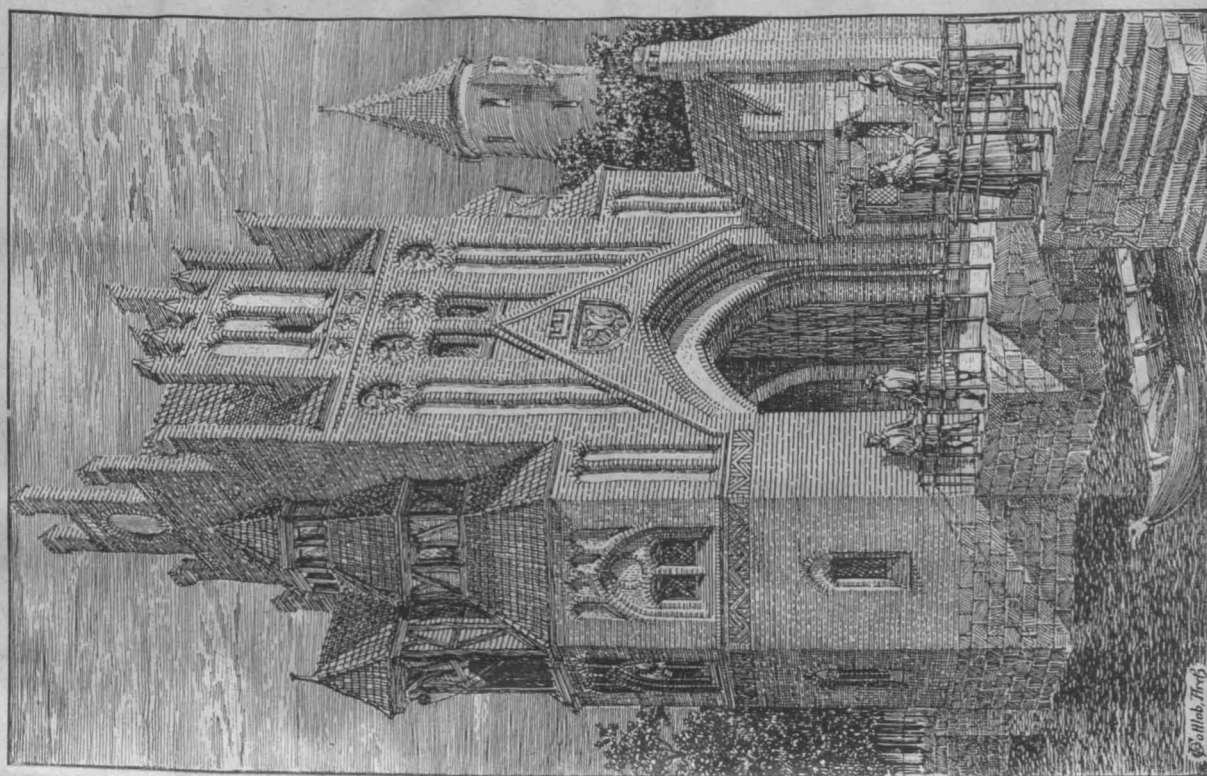
ur Unterstützung seiner Lehrtätigkeit unternahm Durm im Jahre 1869 eine griechische Reise mit einer so reichen wissenschaftlichen und künstlerischen Ausbeute, daß er bis 1906 noch wiederholt zur Bergung nach Griechenland und Kleinasien fuhr. So besuchte er von 1875–1879 den Isthmus, 1875–1894 Sardes, Ephesus, Cairo und Damaskus, 1890 Epidauros und Troja, 1894 Brussa, Cairo und Baalbek, 1906 ging er nach Kreta, Tyrinth und Mykenä, 1907 nach Paestum. Wiederholt war er in Aegypten und fuhr den Nil hinauf bis Beni-Hassan, wiederholt war er in Italien, in Rom 1867, 1897–98, 1908 mehrfach in Ravenna, 1884–1896 wiederholt auch in Sizilien, Himera usw. 1894 ging er nach Jerusalem, nach dem übrigen Palästina und nach Syrien, 1901 nach Dalmatien und Montenegro, 1902 nach Genf, Lyon, Arles, Nîmes, Orange und Marseille, 1904 nach Konstantinopel, 1905 nach London, 1907 ging er wiederum nach Paris, Chantilly und Blois. Fast alljährlich setzte er die Auslandsreisen zur Bereicherung seines großen Wissensschatzes fort; erst der tobende Weltkrieg unterbrach sie. Was Durm von diesen zahlreichen Reisen nach Hause brachte, war für seinen Lehrberuf und seine literarische Tätigkeit von der größten Bedeutung. Namentlich in die letztere trat er durch die ihm in seiner ersten Entwicklung in Karlsruhe aufgewungene Muße früh ein. Schon mit 20 Jahren wurde er Mitarbeiter der von Jakob Hochstetter in Karlsruhe 1857 herausgegebenen „Schweizerischen Architektur“, für

die er in Gemeinschaft mit Weinbrenner Aufnahmen machte. Die Verbindung mit den in Berlin erscheinenden Fach-Zeitschriften, sowie mit der „Zeitschrift für bildende Kunst“ hielt er aufrecht. Im 37. Band der Erbkam'schen „Zeitschrift für Bauwesen“ erschien von ihm 1887 eine Arbeit mit einer späteren Fortsetzung, die eine besondere Hervorhebung verdient, denn an sie knüpfte Jakob Burckhardt in Basel, dem die Arbeit zuzuging, in einem Brief an Heinrich von Geymüller das Wort, Durm müsse ein Mann von gewaltiger Entschlossenheit sein, ein terribile, der durchführe, was er einmal angefaßt habe. Die Arbeit heißt: „Zwei Großkonstruktionen der italienischen Renaissance. A. Domkuppel in Florenz. B. St. Peterskuppel in Rom.“ Eine Fortsetzung dieser Arbeit erschien 1902 im Band 52 der gleichen Zeitschrift und behandelte die Kuppeln der Umiltà in Pistoja und von S. Maria di Carignano in Genua. Es waren Untersuchungen, die nur mit den größten Mühen durchgeführt werden konnten; sie sind aber für die Energie Durm's ebenso charakteristisch, wie die bis ins hohe Alter von 77 Jahren unternommenen Auslandsreisen.

Die als Teile des „Handbuches der Architektur“ erschienenen Bände über die „Baukunst der Griechen“, sowie über die „Baukunst der Etrusker und Römer“ umschließen eine ungeheure Summe an Studien und Erfahrungen. Die Arbeit über die Baukunst der italienischen Renaissance ist an dieser Stelle schon im Jahre 1915 eingehend gewürdigt worden. Mit Feder und Stift, die er in gleich souveräner Weise beherrscht, hat er hier eine bis

heute unübertroffene Geschichte und Technik der Baukunst jener Kunstperioden gegeben, die ausgezeichnet ist durch eine kritische Betrachtung, die sich auf vollendete technische Bildung und umfassendste eigene Anschauung der Bauwerke stützt. Aus jeder Zeile spricht der an den Denkmälern selbst gereifte Fachmann und das ist es, was diesen Werken den ungewöhnlichen Wert verleiht und ihre wiederholte Auflage herbeigeführt hat.

Milet erfinderisch genug sein, eine neue Grundform der Architektur zu schaffen, wenn nicht vorher eine neue welthistorische Idee sich Bahn brach, von welcher jene der Ausdruck wurde. Vorher sorgt für einen neuen Gedanken, dann wollen wir schon den architektonischen Ausdruck dafür finden. Bis dahin begnüge man sich mit dem Alten“. Durm bezeichnet diese Äußerung als stolze aber wahre Worte, „mehr wert, als die verdrossenen Mei-



Skizzen im Stil der norddeutschen Backstein-Gotik des Mittelalters. Architekt: Fritz Gottlob in Berlin.

Neben dem „Handbuch der Architektur“ ist Durm dann auch Mitarbeiter des von Esselborn in Darmstadt herausgegebenen „Lehrbuches des Hochbaues“, für das er die „Gebäudelehre“ bearbeitete, in deren Vorwort er sich auch mit den Stil-Erfindern auseinander setzt, indem er an das Wort von Gottfried Semper erinnert: „Es wird wahrlich kein Anthemios von Tralles, kein Isidor von

nungs - Äußerungen abgeblühter Kunstliteratur und Blindgänger im Reiche der monumentalen Kunst“. Auch eine Neubearbeitung des „Mauch“ hat der Meister in unversieglichem Schaffensdrang unternommen. In Potsdam erschien von 1832—39 von Carl Normand eine „Vergleichende Darstellung der architektonischen Ordnungen der Griechen und Römer und der neueren Baumeister“.

Fortgesetzt von J. M. Mauch. Das Werk erlebte bereits 1845 die 3. Auflage. 1896 ließ Bormann in Berlin in neuer Bearbeitung den von L. Lohde herausgegebenen J. M. v. Mauch erscheinen, an den die Bearbeitung von Durm anknüpft, die bereits abgeschlossen ist und nach Friedensschluß in Druck gelegt werden soll. Ueber seine eigenen Bauten ließ Durm 1876 in Karlsruhe 2 Bände „Ausgeführte Bauten“ erscheinen und als selbständige Schrift gab er 1880 in Berlin „Konstruktive und polychrome Details der griechischen Baukunst“ heraus. Mit einer Schrift „Zum Kampf um Troja“ griff er 1890 in die Erörterungen um die Bedeutung der Reste des alten homerischen Troja ein, zu denen Heinrich Schliemann mit den Schriften „Ilios. Stadt und Land der Trojaner“ (1881), sowie „Troja. Ergebnisse meiner neuesten Ausgrabungen auf der Baustelle von Troja“ (1884) Stellung genommen und die Böttcher in einem Sendschreiben über Schliemanns Troja „Hissarlik, wie es ist“, (Berlin, 1890) bekämpft hatte.

Die ausführende Tätigkeit Durm's entwickelte sich nach seiner Ernennung zum Hochschullehrer in der erfreulichsten Weise. Es entstanden zu jener Zeit eine Anzahl fein gegliederter Wohn- und Geschäftshäuser, wie das Haus des Bäckers Schmidt im Zirkel in Karlsruhe, das Geschäftshaus Dreyfus & Siegel im westlichen und ein Geschäftshaus im östlichen Teil der Kaiser-Straße, Villen in Pforzheim usw. Das charakteristische Merkmal der Bauten dieser Zeit, deren Schauseite meist in dem feinkörnigen Pfingstaler Sandstein ausgeführt wurde, ist eine an den griechischen Werken gebildete, mit aller Sorgfalt bedachte Einzelbehandlung. Diese entwickelte er weiter an dem städtischen Vierordt-Bad in Karlsruhe, einem strengen, aber graziösen, bereits mit italienischen Einzelheiten bereicherten Kuppelbau, und steigerte sie über die mit festlicher Pracht gestaltete Festhalle in Karlsruhe mit ihren beiden schönen Portalen zu der Villa Bürklin in der Krieg-Straße und dem heutigen Palais des

Prinzen Max von Baden in der Karl-Straße zu rauschenden Symphonien heiterer Lebensfreude. Malerei und Bildnerei wurden an diesen Bauwerken zu weitgehender Mitwirkung herangezogen. In der Gruppe der Synagogen-Bauten in der Kronen-Straße in Karlsruhe verstand er es meisterhaft, die Wirkung des mit leichten orientalischen Einflüssen versetzten, im Grunde jedoch im Stil der Renaissance gehaltenen Hauptbaues durch schlichte seitliche Wohngebäude zu steigern. Die italienische Renaissance kommt zum vollen Durchbruch bei der Anlage des Campo-Santo des Friedhofes in Karlsruhe. Diese Werke, zu welchen noch die Bauten des Klose'schen Gartens in Karlsruhe und das mit dem Architekten Kaiser gemeinsam ausgeführte Gesellschaftshaus des Palmengartens in Frankfurt am Main kommen, bezeichnen ohne Zweifel die Höhepunkte seines künstlerischen Schaffens. Ihnen reihten sich später an das Kaiserin Augusta-Bad und das Landesbad in Baden-Baden, das Bezirksamt am Marktplatz, sowie die Gruppe der Bauten der Kunstgewerbeschule und der Erweiterungsbau der großherzoglichen Kunsthalle in Karlsruhe, die neue Aula und die neue Universitäts-Bibliothek in Heidelberg und das Erbgroßherzogliche Palais an der Herren-Straße, die Justizgebäude vor dem Mühlburger-Tor und der Aula-Bau der Technischen Hochschule in Karlsruhe, Universitäts-Institute, Gymnasium und die gotische Kirche in der Wiehre in Freiburg, das Gebäude der Oberrheinischen Versicherungs-Gesellschaft in Mannheim, ein Erbbegräbnis für den ehemaligen Intendanten Bürklin und eine Anzahl kleiner Kirchen und Schulen, die sich auf das ganze Großherzogtum verstreuen. Ein Teil dieser Bauwerke entsprang seiner Eigenschaft als Leiter der obersten Bau-Behörde des Landes: 19 Jahre leitete Durm die großherzogliche Baudirektion, bis diese aufgelöst und die staatlichen architektonischen Angelegenheiten des Landes den einzelnen Ministerien unter Bestellung besonderer architektonischer Referenten zugewiesen wurden. — (Schluß folgt.)

Vermischtes.

Gegen die Verunstaltung des Straßenbildes in Berlin-Zehlendorf hat letztere Gemeinde vor einiger Zeit ein Ortsstatut erlassen. Die baupolizeiliche Genehmigung zur Ausführung von Bauten und baulichen Veränderungen an 23 Straßen und Plätzen, sowie an allen auf diese Straßen, die Friedhöfe, das Gemeindewaldchen und den Gemeindepark an der Johannes-Straße einmündenden Straßen ist zu versagen, wenn durch die Bauausführung das Straßen- oder Ortsbild beeinträchtigt werden würde. Ferner ist die baupolizeiliche Genehmigung zur Ausführung baulicher Änderungen an der alten Dorfkirche, dem Gymnasium, der Oberrealschule, dem Lyzeum, den evangelischen Kirchen, der katholischen Kirche, dem Bahnhof Zehlendorf-West, der Gemeindeschule an der Wilhelm-Straße und dem Sidonie-Scharle-Stift zu versagen, wenn die Eigenart dieser Gebäude oder der Eindruck, den sie hervorrufen, durch die Bauausführung beeinträchtigt werden würde. Möchte Zehlendorf mit diesem Vorgehen viel Nachfolger finden. —

Tote.

Regierungsrat Vitus Berger †. Mitte November 1916 starb in Wien der frühere Direktor der k. k. Staatsgewerbeschule in Salzburg und der Staatsgewerbeschule in Wien, Regierungsrat Architekt Vitus Berger im 72. Lebensjahr. Am 23. April 1845 in Wien geboren, machte er seine fachlichen Studien an der dortigen Technischen Hochschule unter Ferstel und trat Ende der sechziger Jahre in den Dienst der österreichischen Südbahn, später wurde er Architekt des Fürsten Liechtenstein. 1879 zum Professor an der Staatsgewerbeschule in Salzburg ernannt, wurde er 1895 deren Direktor und war an dieser Anstalt tätig, bis er 1904 zum Direktor der Staatsgewerbeschule im I. Wiener Gemeinde-Bezirk ernannt wurde. 1908 trat er in den Ruhestand. Seine Haupttätigkeit als praktischer Architekt entfaltete er neben seinem Lehramt als Konservator der k. k. Zentralkommission für Denkmalpflege. Von seinen Wiederherstellungsarbeiten seien genannt die des mittelalterlichen Schlosses Mauterndorf im Lungau im Herzogtum Salzburg, die von 1894—1904 durchgeführt wurde; ferner die Wiederherstellung der Gabriels-Kapelle, des Mausoleums von Wolf Dietrich, sowie der reichen Decken im Regierungsgebäude in Salzburg. Umfangreich war auch seine literarische Tätigkeit im Dienste der Denkmalpflege. —

Wettbewerbe.

Im Preisausschreiben der städtischen Kunst-Deputation zu Berlin betr. Entwürfe für Gegenstände des Berliner Straßenbildes liefen eine außerordentlich große Zahl von Arbeiten ein, die am 23. und 24. Januar von einem Preis-

gericht beurteilt wurden, dem Garten-Direktor Brodersen, Geh. Bt. Cremer, Geh. Bt. Dr. L. Hoffmann, Bt. F. Körte, Geh. Bt. Krause, Prof. M. Liebermann, Prof. Fr. Schaper und Geh. Bt. F. Schwechten angehörten. Es wurden folgende Entscheidungen gefällt:

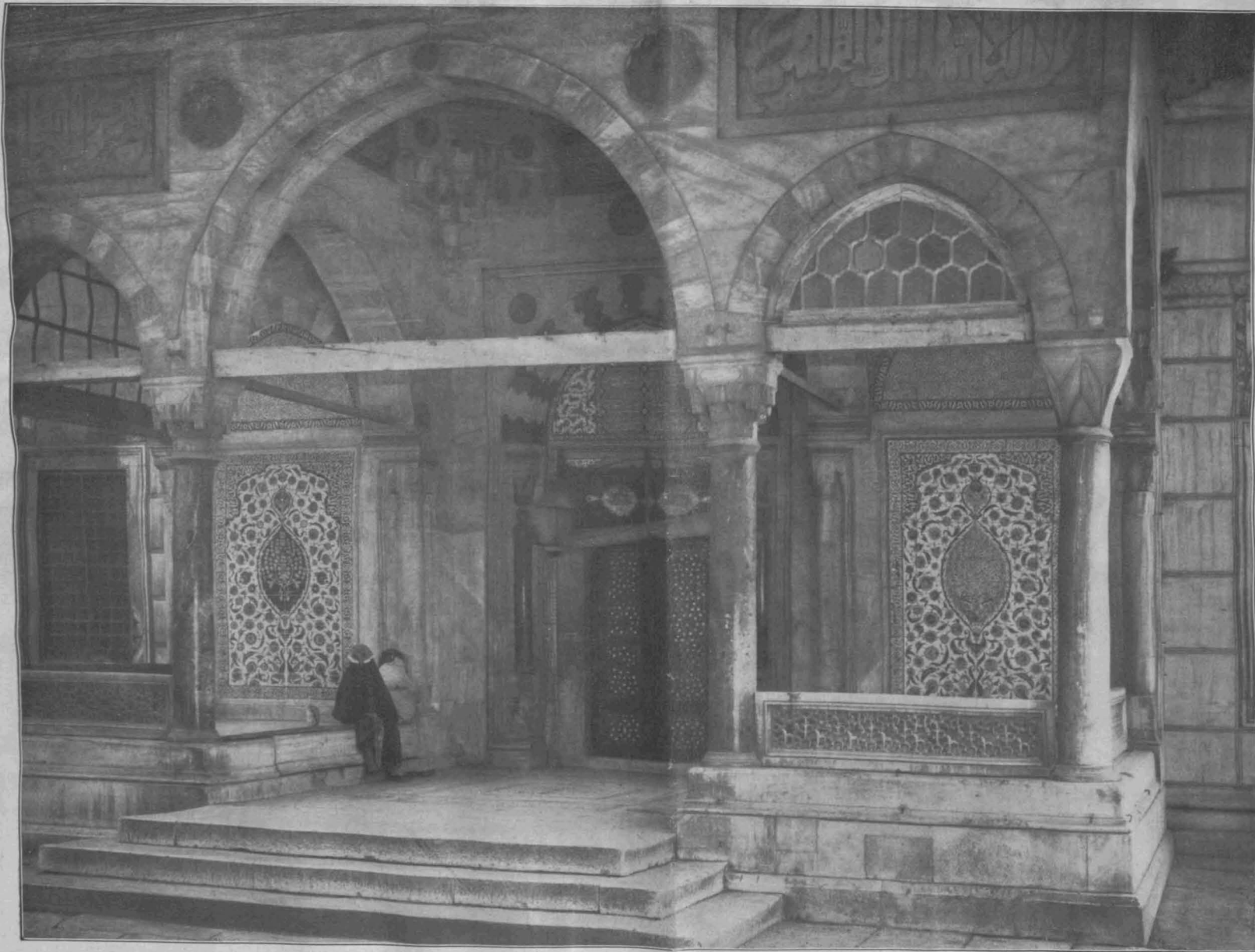
Gruppe I: I. Preis Walter Koeppen, Berlin; Ankauf Otto Zieler, Schöneberg. — Gruppe II: II. Preise Otto Meyer und Heinrich Brandt, Berlin. Ankauf Carl Schneebeli, Berlin. — Gruppe III: II. Preise Paul Walther, Berlin, Ernst Schramm, Steglitz. Ankäufe G. Nilssen und Heinrich Brandt, Berlin. — Gruppe IV: I. Preis Paul Walther, Berlin; II. Preis Adolf Schulz, Berlin. Ankauf Otto Zieler, Schöneberg. — Gruppe V: I. Preis Alfred Fenske, Berlin; II. Preise Walter Koeppen, Berlin und Richard Ermisch, Charlottenburg. Ankäufe Walter Würzbach, Charlottenburg und Karl Pipper, Berlin. — Gruppe VI: I. Preis Karl Brodführer, Berlin; II. Preise Erich Jaekel mit Th. Jertz, Friedenau, sowie Eugen G. Schmohl, Berlin. Ankauf Otto Kuhlmann, Charlottenburg. — Gruppe VII: I. Preis Karl Brodführer, Berlin; II. Preise H. G. Schultzenstein und K. Pönitz, Berlin. Ankauf A. Lewitzki, Friedenau. — Gruppe VIII: II. Preise Hans Becher, Halensee; Walter Koeppen, Berlin; E. Jaekel mit Th. Jertz, Friedenau; H. Randon, Charlottenburg. Ankäufe M. Locher und L. Lottermoser, Charlottenburg. — Gruppe IX: I. Preis Paul Schultze, Tempelhof; II. Preise P. Johnssen und E. G. Schmohl, Berlin. Ankäufe Spitzner und K. Pipper, Berlin. — Gruppe X: I. Preis Spitzner, Berlin; II. Preise J. Tiedemann, Charlottenburg und H. Voll, Berlin; III. Preise H. G. Schultzenstein, Berlin und E. Kreis, Charlottenburg. Ankäufe A. Bretschneider, Charlottenburg und E. Westedt, Neu-Babelsberg.

Ausstellung vom 16.—22. Februar in der Stadt Bau-gewerkschule, Berlin, Kurfürsten-Str. 141, Quergebäude. —

Wettbewerb um Entwürfe für ein „Eisernes Buch“ der Stadt Frankfurt a. M. In dem von der Stadt Frankfurt aus-geschriebenen Wettbewerb um Entwürfe für ein „Eisernes Buch“, zu dem 93 Arbeiten einliefen, wurden die Entwürfe von R. Petraschke und Heinz Müller, Fritz Best, Karl Mohr, Claus Meß, Georg Wörner, K. R. Völlym, Ferdinand Dauth, Georg Gerinroth, Paul Kratz, Karl Großmann, Hermann Aufrecht, Theodor Braun und Max Hecht mit Preisen ausgezeichnet. —

Inhalt: Die Reichsbahn. (Schluß.) — Zum achtzigsten Geburtstag von Josef Durm. (Fortsetzung.) — Vermischtes. — Tote. — Wettbewerbe. — Abbildungen: Skizzen im Stil der norddeutschen Backstein-Gotik des Mittelalters. —

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., in Berlin. Für die Redaktion verantwortlich: Albert Hofmann in Berlin. Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg. P. M. Weber in Berlin.



INGANG ZUM GRAB-
MAL DES SULTANS
SELIM II. AN DER
HAGIA SOFIA IN
KONSTANTINOPEL.

=== DEUTSCHE ===
** BAUZEITUNG **
51. JAHRGANG 1917.
* * * NO. 14. * * *



DEUTSCHE BAUZEITUNG

51. JAHRGANG. N^o 14. BERLIN, DEN 17. FEBRUAR 1917.

Denkmalfragen in Deutschland und Oesterreich.

Hierzu die Abbildungen S. 68 und 69.



nter „Chronik“ hatten wir in Jahrgang 1916, Seite 156 der „Deutschen Bauzeitung“ eine Nachricht gebracht, nach welcher gegen Schluß des Jahres 1915 im Gemeinderat von Passau die Errichtung eines „Denkmales der Nibelungen-Treue“, eines deutsch-österreichischen National-Denkmales, angeregt und als Platz

dafür die Landzunge am Zusammenfluß von Donau und Inn in Passau bezeichnet wurde. Das Denkmal sollte so ein Gegenstück zu dem Kaiser Wilhelm-Denkmal am „Deutschen Eck“ in Koblenz werden und die Standbilder Kaiser Wilhelm II. und des Kaisers Franz Josef I. erhalten. Die Kosten gedenke man durch Sammlungen in Deutschland und Oesterreich aufzubringen.

Wir hießen damals den Gedanken gut; Gegend und Ort für das Denkmal seien vortrefflich gewählt. Große geschichtliche Erinnerungen, die bis in die Zeit des Nibelungen-Liedes zurück gehen, eine hervorragend schöne Landschaft aus dem Zusammenfluß dreier Flüsse, der Donau, des Inn und der Ilz, sowie in ihr bedeutende geschichtliche Bauwerke wie die alte Veste Oberhaus bildeten eine auserlesene Umgebung für das Denkmal. Nur mahnten wir, den guten Gedanken bis zum Eintritt ruhigerer Zeiten zu bewahren, um zu verhindern, daß vorschnelle Entscheidungen den Denkmal-Gedanken und das Denkmal selbst benachteiligen. Die Zeitläufe und kriegsrischen Ereignisse haben uns Recht gegeben und es ist auch jetzt noch zu früh, dem Denkmalplan näher zu treten. Es verdient aber hervor gehoben zu werden, daß es ein Gedanke ist, der im Lauf von 13 Jahren aus einer Anregung reifte, die in dieser Zeitschrift 1903 gegeben wurde. Damals schrieb K. E. O. Fritsch in Waren einen längeren Aufsatz „Aus Passau“, in dem er einen geschichtlichen Rückblick auf die Kunst-Entwicklung der schönen Stadt gab, soweit die Baukunst dabei beteiligt war. Am Schluß dieses Artikels kam Fritsch S. 512 auch auf den Vergleich zwischen der landschaftlichen Lage von Koblenz und der von Passau zurück, auf den er bereits zu Beginn seiner Arbeit eingegangen war. Er führte aus,

wie die Rhein- und Moselstadt ihrer Rivalin an Donau und Inn einen Vorsprung dadurch abgewonnen habe, daß der Vereinigungspunkt ihrer beiden Ströme in monumentaler Weise hervor gehoben worden sei. Jedem Besucher Passau's, der Koblenz kenne, werde sich von selbst die Frage aufdrängen, ob es nicht möglich sei, Ähnliches auch hier durchzuführen. Und er betonte nachdrücklich diese Möglichkeit. An der Spitze der schmalen Halbinsel zwischen Donau und Inn, gegenüber der Ilz-Mündung, strecke sich, außerhalb der Mauerreste, die als Ueberbleibsel der schon im Mittelalter zerstörten Burg Ort gedeutet werden, eine niedrige Landzunge weit in die Wässer der drei vereinigten Flüsse hinaus; sie werde gegenwärtig zu sehr untergeordneten Zwecken benutzt. Es könne aber nicht schwer sein, sie durch Ufermauern hochwasserfrei zu machen, um so einen Platz zu gewinnen, der sich zur Errichtung eines Denkmals eigne, wie nur wenige Punkte in deutschen Landen. Fritsch konnte die Ereignisse von heute naturgemäß damals nicht voraussehen, war aber doch immerhin schon der Meinung, daß es kein Denkmal bloß lokalen Charakters sein dürfe, das hier errichtet wird. Er dachte an ein Denkmal aus der Unterstützung des ganzen Bayernlandes, an ein „Bayerisches Eck“ hier an den Ostmarken des Reiches; an ein Denkmal, das als ein Merkzeichen deutscher Kraft nach dem Unterlauf der Donau hinaus schaue. Wenn zum Denkmalgebiet, meinte er, die zunächst anstoßenden, wenig wertvollen Häuser mit ihren Gärten hinzu gezogen würden, so ließe sich als Hintergrund des Denkmals noch eine kleine Park-Anlage schaffen. Der beistehende Stadtplan von Passau und die Ansicht der Stadt aus der Vogelschau lassen die vorgeschlagene Oertlichkeit für das Denkmal wohl erkennen. Wenn dieses inhaltlich durch die großen Ereignisse unserer Tage eine Erweiterung erfahren kann und als ein gemeinsames Denkmal zweier mächtiger Reiche an der Grenze dieser Reiche errichtet wird, so würde das nur im Sinne des Anregers des Gedankens liegen. Wir empfinden es als eine pietätvolle Pflicht gegen den Verstorbenen, seiner damaligen Anregung beim Wiederauftreten des Gedankens zu gedenken.

Es konnte nun aber auch nicht ausbleiben, daß alsbald nach dem Tode des Kaisers Franz Josef I. auch in

Oesterreich Denkmal-Gedanken auftraten, waren sie doch schon bei Lebzeiten des Monarchen Gegenstand eifrigen Sinnens vereinzelter hervorragender Künstler. Oesterreich hat eine große Denkmal-Ueberlieferung, die ihren Brennpunkt in Wien findet, in dem sich ja auch die Gesckicke Cisleithaniens stets entschieden haben. Und in Franz Josef verkörpert sich das neue Oesterreich. Als er im Alter von 18 Jahren zur Regierung berufen wurde, hatte die Revolution des Jahres 1848 den alten Ständestaat Josefs II. erschüttert und einen Neubau des Reiches notwendig gemacht, den Franz Josef durchzuführen berufen war und der sich bis heute bewährt hat. Darin besteht das unvergängliche geschichtliche Verdienst, daß er an die Stelle des alten Ständestaates den modernen Rechtsstaat mit seinen persönlichen Freiheiten, dem Parlament, der Glaubens- und Gewissensfreiheit, der Selbstverwaltung der Gemeinden schuf. Er wurde der Schöpfer einer neuen Kulturperiode für Oesterreich, die zugleich in einem neuen Wien ihren Ausdruck fand. Er setzte damit die Ueberlieferungen Maria Theresia's und Josefs II. im modernen Sinn fort. Der Inhalt seines Denkmals wird daher in den kulturellen Ererungenschaften bestehen müssen, die unter seiner langjährigen Regierung gewonnen wurden und es muß das Denkmal, das die österreichische Reichshälfte ihm setzt, in Wien stehen. Darüber besteht keine Verschiedenheit in der öffentlichen Meinung. Wohl aber über die Stelle, an der es zu errichten ist.

Nachdem bereits vor Jahrzehnten ein Denkmal für Kaiser Franz Josef erörtert wurde und für seine Stelle hauptsächlich drei Vorschläge in den Vordergrund traten: der Rathaus-Platz, der Platz vor der Votiv-Kirche und der Platz vor dem Schloß in Schönbrunn, trat neuerdings zunächst Otto Wagner Anfang Dezember 1916 in die Erörterung ein und stellte eine Reihe von Grundsätzen auf, denen das Denkmal genügen müsse, um nach ihnen die Stelle für seine Errichtung zu bestimmen. Er forderte, das Denkmal habe 1) auf die großen Eigenschaften des Kaisers hinzuweisen; 2) die großen politischen Ereignisse seiner Regierungszeit zum Ausdruck zu bringen; 3) müsse es mit dem Maßstab der heutigen Gefühle gemessen werden, dürfe sich also selbst dem Maria Theresia-Denkmal nicht unterordnen; 4) müsse das Denkmal mit der Neugeburt der Stadt, also mit der Ring-Straße und dem Burgbau in Beziehung stehen. Einen Platz, der diese Bedingungen restlos erfülle, gebe es in Wien nicht. Es sei aber möglich, nicht nur einen solchen Platz zu schaffen, sondern mit ihm auch „künstlerisch bisher Versäumtes“ ins Le-

ben zu rufen. Der einzig geeignete Platz für das künftige Kaiser-Denkmal befinde sich vor dem Burg-Tor, an der gegen die Stadt liegenden Ringstraßen-Kante, gegenüber dem Maria Theresia-Denkmal (vergl. den Lageplan S. 68). Um den Platz zu schaffen, sei es aber nötig, das Burg-Tor zu verlegen, etwa als Augenpunkt für große Entfernung auf mäßiger Höhe in Grinzing, Sievering usw. Der Platz vor der alten Burg, der sogenannte „Äußere Burg-Platz“, mit dem bestehenden Burgbau, den beiden Hof-Museen, den Denkmälern usw. erfordere die Fertigstellung des dem neuen Burgbau gegenüber geplanten Teiles und den künftigen nordöstlichen und südwestlichen Platz-Abschluß. Es sei Semper nie eingefallen, das Burg-Tor zu erhalten, da er als Künstler das Gefühl gehabt habe, daß der Maßstab der Gliederung des Burgbaues und der Museen nie mit dem Burg-Tor, besonders aber nie mit seiner Festungs-Außenseite in Beziehung stehen könne. Nach Wagner's und Anderer zutreffender Meinung werde der künftige Burg-Platz, nach Semper's grandiosen Gedanken vollendet, eine der schönsten Platzlösungen der Erde sein. „Seine so richtig getroffenen Abmessungen, seine interessanten Begrenzungen, das richtige Verhältnis des architektonischen Details zur Seh-Distanz, die richtige Lozierung und Größe der Monumente, die künstlerisch richtige Forderung einer dortigen Unterbrechung der Ring-Straße, endlich die zu erhoffende Vollendung der Ausschmückung des Platzes erfüllen das Herz mit Sehnsucht, die große künstlerische Schöpfung Semper's erstehen zu sehen.“ Der Platz gebe in seiner Vollendung den genius loci Wiens in glänzender Weise wieder und sei das Wahrzeichen der Regierungszeit des Kaisers Franz Josef, also auch unserer Zeit.

Das Kaiser - Denkmal denkt er als gewaltiges Reiterbild mit reichen Attributen auf dem Platz errichtet. Zur Verbindung der Museen mit den Burg-Bauten hatte Semper auf der Ring-Straße zwei Triumphbogen geplant. Wagner will hier je zwei 15 m hohe Säulen mit Viktorien aufstellen. An sie sollen sich, einen rechten Winkel bildend, je sechs ähnliche Säulen anschließen und zum künftigen Hauptbau der Burg führen. Sie bilden eine Art via triumphalis und die Einfassung der erforderlichen Platzfläche. „Die sich gegenüber stehenden Monumente des Kaisers Franz Josef mit dem kuppelgekrönten Thronsaal als Hintergrund und das Denkmal der Kaiserin Maria Theresia mit einem segmentförmig zurück tretenden Verbindungsbau als Vergrößerung der Museen anstelle der heutigen Hofstallungen würden sich mit den Museen und noch fehlenden Burgbauten zu einer

Zum achtzigsten Geburtstag von Josef Durm.

(14. Februar 1917.) Von Albert Hofmann. (Schluß.)



it der Wiederherstellung der Kloster-Kirche in Schwarzach, mit Arbeiten am Parthenon in Athen in Gemeinschaft mit Kekulé v. Stradonitz und seinen Arbeiten für das Heidelberger Schloß sei das Gebiet der Denkmal-Pflege in Baden berührt, an dem Durm durch die Begründung des großen Inventarisationswerkes grundlegenden Anteil hatte. 1884 erscheint von ihm die Schrift: „Das Heidelberger Schloß“ und seit 1887 gab er zusammen mit Wagner in Karlsruhe und Kraus in Freiburg das Inventarisationswerk: „Die Kunstdenkmäler im Großherzogtum Baden“ heraus. So vereinigen sich in dieser seltenen Persönlichkeit schöpferische Kunsttätigkeit, höhere Verwaltungstätigkeit, Lehramt und Forschung zu einer Lebensarbeit, von der schon ein Teil genügen würde, ein reiches Menschenleben auszufüllen. Reich und viel verzweigt sind die persönlichen Beziehungen, die nach allen Seiten gewonnen werden, mit Gottfried Semper-Dresden, mit Prälat Schneider-Mainz, Reinhardt-Stuttgart, v. Förster-Wien, Gnauth aus Nürnberg, mit Steinhäuser, Böcklin, Lenbach und Feuerbach, mit Menschen von den gleichen Idealen beseelt, werden Freundschaften für's Leben geschlossen. Klose, Willmann, Gleichauf, Vischer, Hörter und vor allem Viktor Scheffel bilden den heimatischen Verkehrskreis, der im „Grünen Baum“ in Karlsruhe, im „Laub“ in Berghausen und in der „Alten Münze“ in Karls-

ruhe tagte, als sich dort die Baudirektion befand. Später traten hinzu Hoff, Canon, Kanoldt, Schurth, Krabbes, Schick, Heer, Opfermann, Schweickhardt, Engelhorn, und die Ueberlieferung freudiger Lebenslust wurde im „Krokodil“ in Karlsruhe weiter gepflegt, bis auf den heutigen Tag. Es ist nicht überflüssig, alle diese freundschaftlichen Beziehungen zu erwähnen, denn sie werfen ein strahlendes Licht auf die eigene Anschauung und die Vielseitigkeit des Meisters. Hierzu treten nun aber noch die Beziehungen aus den Studienreisen und spinnen zahlreiche Fäden von der Heimat zur Fremde. Aus den Studien in Griechenland wurden Bekanntschaften geschlossen mit Schliemann, Dörpfeld, Kavvadias, Balanos, Kaverau, Kekulé v. Stradonitz. Im Streite Schliemann-Böttcher mit Georg Perrot in Paris über die griechischen Nekropolen in Troja wird Durm Sachverständiger. Nach seinen Reisen durch Kleinasien, Syrien, Palästina, Aegypten und Tunis gewinnt er Franz Pascha in Kairo zum Freund, in Rom knüpfen sich Beziehungen zu Benndorf, Chr. Hülsen, Niemann, Cor. Ricci, mit A. Choisy und Charles Normand in Paris, von Duhn in Heidelberg, Lützow in Wien, Jacob Burckhardt in Basel, F. X. Kraus in Freiburg, Symonds in London, Wilhelm Lübke in Stuttgart, Neureuther in München, Hinckeldeyn und Fritsch in Berlin, Essenwein in Nürnberg treten in den Kreis der persönlichen Bekannten und erzeugen einen Meinungs-Austausch, der auf das Glücklichste auf die literarische Hervorbringung und die gelehrten Studien zurück wirkt. War aber auch der Blick viel über sein engeres Heimatland in das Ausland ge-

Symphonie vereinen, der keine Stadt Gleiches entgegen stellen kann.“ Zwei kleine Pavillons für die Wachen würden die Ecklösungen ergeben, an welche sich die Gitter des Hof- und des Volksgartens anschließen.

Soweit der Vorschlag Wagner's, der jedoch meint, der Hauptgedanke der Denkmal-Ausführung

könne erst nach Eintritt des Friedens reifen. Nach diesem aber müsse Oesterreich auch den Willen haben, der Kunst die Wege zu ebnen. Eine kräftiger Schritt zu diesem Weg sei die glückliche Lösung der Kaiser Franz Josef-Denkmalfrage und die Vollen- dung des Burgbaues mit dem Burg-Platz nach Semper's unsterblichem Plan. — (Schluß folgt.)

Die Eigenschaften von Ziegel- und Tonsteinen.

Im 2. und 3. Heft, Jahrg. 1916, der „Mitteilungen aus dem kgl. Material-Prüfungsamt zu Berlin - Lichterfelde“ beschäftigt sich H. Burchartz, ständiger Mitarbeiter der Abt. II für Baumaterial-Prüfung des Amtes, mit der Frage der Festlegung allgemein anerkannter einheitlicher Vorschriften für die Lieferung und Prüfung der genannten Baustoffe, deren Fehlen sich sehr störend fühlbar mache. Im Jahr 1912 habe zwar die Hauptversammlung des „Deutschen Vereins für Ton-, Zement- und Kalk-Industrie“ gewisse Anforderungen und Unterscheidungs-Merkmale*) aufgestellt, die aber nicht für die Prüfung und Abnahme ausreichen, schon weil sie sich nur auf die Druckfestigkeit beziehen, die aber nicht allein maßgebend ist für die Güte und Verwendbarkeit der Steine für bestimmte Zwecke.

Der Verfasser versucht nun an Hand umfangreicher Versuchs-Ergebnisse, gewonnen von allen im Amt von 1907—1913 durchgeführten Prüfungen von Ziegeln, die kennzeichnenden Eigenschaften der verschiedenen Einzelsorten festzulegen und auf diese Weise Unterlagen für einheitliche Vorschriften zu schaffen. Die Untersuchungen des Amtes erstrecken sich — abgesehen von der äußeren Beschaffenheit — auf die Feststellung von: Form und Abmessungen; Raum- und spezif. Gewicht, Dichtigkeits- und Undichtigkeitsgrad; Wasseraufnahme in Gewichts- und Raum-Prozenten, Grad der Porenfüllung; Druckfestigkeit, und zwar trocken, wassersatt und nach 25maligem Gefrieren; Frostbeständigkeit; Gehalt an löslichen Salzen und Art derselben, Auswitterung, Vorhandensein von Kalk (Mergel) in Stücken; Vorhandensein schädlicher Beimengungen im ungebrannten Stein (Schlamm-Rückstand); Abnutzbarkeit. Das Amt hat für diese Untersuchungen bestimmte Verfahren herausgebildet. Die Untersuchungen, deren Ergebnisse in umfangreichen Tabellen zusammen gestellt sind, umfassen 169 Prüfungen von Klinkern, 151 von Hartbrandsteinen, 198 von Mauerziegeln I. Kl., 24 mit Mauerziegeln II. Kl. und 8 mit geringwertigeren Mauersteinen. In einer zweiten Tabelle werden genaue Angaben über Ursprung, Erzeugungsweise und Handelsbeziehungen der untersuchten Steine mitgeteilt. In einer größeren Reihe von Einzel-Tabellen schließlich sind dann noch verschiedene Eigenschaften nach Wertgruppen geordnet besonders behandelt.

*) Sie legen bekanntlich die Mindestfestigkeit für Klinker auf 350, Hartbrandziegel auf 250, Mauerziegel I. Kl. auf 150 und Hintermauerungs-Ziegel II. Kl. auf 100 kg/qcm fest. Mauerziegel geringerer Festigkeit als 100 kg/qcm sind minderwertig und nicht zuzulassen.

richtet, von wo er mit bienenartigem Fleiß die Studien der Reste der alten Hochkulturen nach der Heimat brachte, um sie hier in der stillen Gelehrtenstube zu verarbeiten, so blieben doch seine Gefühle stets der Heimat und nicht die verlockendsten Anerbietungen konnten ihn veranlassen, nach Darmstadt, München oder Berlin zu gehen. Und er tat gut daran, denn gelegentliche Verstimmungen durften ihm den Blick dafür nicht trüben, das er mit allen Fasern seiner Seele im badischen Lande wurzelt und diesem gehört.

Auf Durm haben sich in seinem langen Leben viele Ehren gehäuft und die Jubelfeier seines achtzigsten Geburtstages wird ihm wohl noch weitere Auszeichnungen bringen. Er wurde 1886 aus Anlaß seiner Arbeiten für das 500-jährige Jubiläum der Universität Heidelberg Ehrenbürger dieser Stadt und von der philosophischen Fakultät der Universität im Verein mit einer Gruppe anderer Männer von Kunst und Wissenschaft ersucht, ihren berühmten Namen den Titel eines Doctor philosophiae honoris causa universitatis Ruperto-Carolae beizufügen.“ Der Jubilar wurde bei der Promotion gerühmt als „einer der erfahrensten und am kritischsten prüfenden Kenner und Schilderer der Bauten des Altertums; jedoch nicht minder verdient um die neuere Baukunst, in welcher er mit Meisterhand zu schaffen und zu erfinden versteht.“ Im Jahre 1903 ernannte ihn die Technische Hochschule Berlin zum Doktor-Ingenieur ehrenhalber in Anerkennung „seiner bedeutenden baukünstlerischen Arbeiten und erfolgreichen Forschungen auf dem kunstgeschichtlichen Gebiete der

Die Druckfestigkeits-Untersuchungen ergaben ausreichende Werte bei 84 % der als Klinker bezeichneten Steine, 96 % bei den Hartbrandsteinen, 100 % bei den Mauerziegeln I. Kl. Durch Wasseraufnahme und vor allem durch Gefrieren tritt eine Festigkeits-Abnahme gegenüber den trockenen Proben ein, die bei Klinkern, Hartbrandsteinen und Mauerziegeln I. Kl. in wassersattem Zustand jedoch nur 5, 0 und 4 %, in gefrorenem Zustand dagegen 9, 17 und 20 % i. M. betrug. Die schädigende Frostwirkung scheint bei den hartgebrannten Steinen geringer zu sein, als bei den weniger hart gebrannten; sie ist eine Folge der beim Gefrieren gesteigerten Wasseraufnahme. Im Uebrigen sind die Schwankungen der Einzelwerte jeder Versuchsreihe und auch die Abweichungen dieser Werte vom Mittel der Reihe meist ziemlich groß, eine Folge der Ungleichmäßigkeit des Materiales, die wieder abhängig ist von der Art der Erzeugung. Diese Unregelmäßigkeit, d. h. die mittlere Abweichung der Einzelwerte vom Mittel, ist, wie Martens schon früher festgestellt hat, bei Ziegeln ungleich viel größer als bei Beton- und Mörtelkörpern, auch als bei Kalksand-Steinen und natürlichen Bruchsteinen, der Zuverlässigkeitsgrad der Druckfestigkeiten ist also entsprechend geringer. Bestimmte Beziehungen zwischen Dichtigkeits-Verhältnissen und Festigkeit lassen die Versuchs-Ergebnisse nicht erkennen, wenn auch im Allgemeinen die Ziegel mit geringerer Wasseraufnahme zu den festeren gehören. Die Untersuchungen über Auswitterung und Gehalt an löslichen Salzen bestätigen die Erfahrung, daß der letztere nicht allein für die Ausblühungen der Ziegel maßgebend ist. Die weniger durchgeführten Versuche über Abnutzung lassen keinen gesetzmäßigen Zusammenhang zwischen Abnutzung und Druckfestigkeit erkennen.

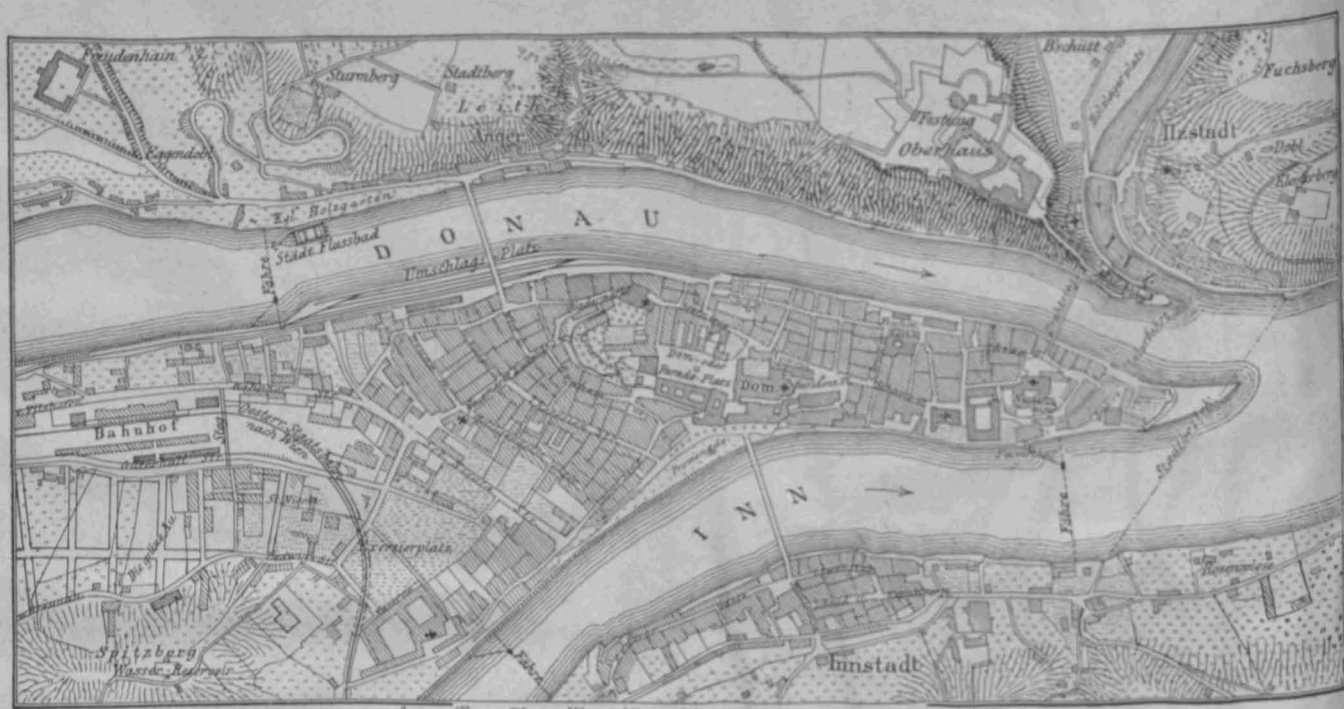
Verfasser stellt dann Normen-Sollwerte für die Material-Eigenschaften der Ziegel und einheitliche Prüfungsverfahren auf. Dazu bemerkt übrigens der Direktor der Anstalt, Geh. Reg.-Rat. Prof. R. de la Hoff, daß diese Vorschläge des Verfassers vor ihrer Annahme einer eingehenden Erwägung darüber bedürfen, ob alle in die Untersuchung einbezogenen Eigenschaften den Gebrauchswert der Steine auch tatsächlich bedingen; denn nur soweit diese Frage bejaht werden könne, seien Vorschriften am Platz, während sie darüber hinaus eine unnötige Belästigung der Ziegel-Industrie bedeuten würden.

Verfasser kommt auf Grund des vorliegenden Versuchs-Materiales zu dem Schluß, daß für das Raumgewicht der Steine folgende Normenzahlen festgelegt werden

Architektur.“ 1875 schon wurde Durm Ehrenmitglied und Meister des Freien Deutschen Hochstiftes zu Frankfurt a. M. und 1899 Ehrenmitglied des griechischen Polytechnischen Institutes in Athen. Der Jubilar ist ferner Mitglied der Deutschen Archäologischen Institute in Berlin, Rom und Athen und Mitglied des griechischen Archäologischen Institutes daselbst, sowie des Archäologischen Institutes in Wien. Die kgl. Akademie des Bauwesens zu Berlin wählte ihn zu ihrem auswärtigen Mitglied.

Das ist das reiche Wirken eines Achtzigjährigen, der unbeirrt durch die Nöte der Zeit als ein ewig Junger im Vollgefühl ungebrochener Kraft das neunte Jahrzehnt eines Lebens antritt, in dem es ihm beschieden sein möge, noch viele Jahre in Gesundheit und Frohsinn ins Abendrot der Zeit hinabgleiten zu sehen. Er schrieb einmal: „Was Forschergeist und Fleiß in Deutschland, England, Frankreich, Italien und nicht zuletzt im Mutterland der Griechen in unserer Zeit zur Förderung der Erkenntnis der Antike getan haben, ist und wird in der Geschichte der Kunstforschung ein goldenes Blatt bleiben.“ An diesen Forschungsergebnissen hat er ruhmvollen Anteil, und es werden seine Werke dauernde stolze Denkmäler deutschen Kunstfleißes und deutscher Gelehrsamkeit bleiben.

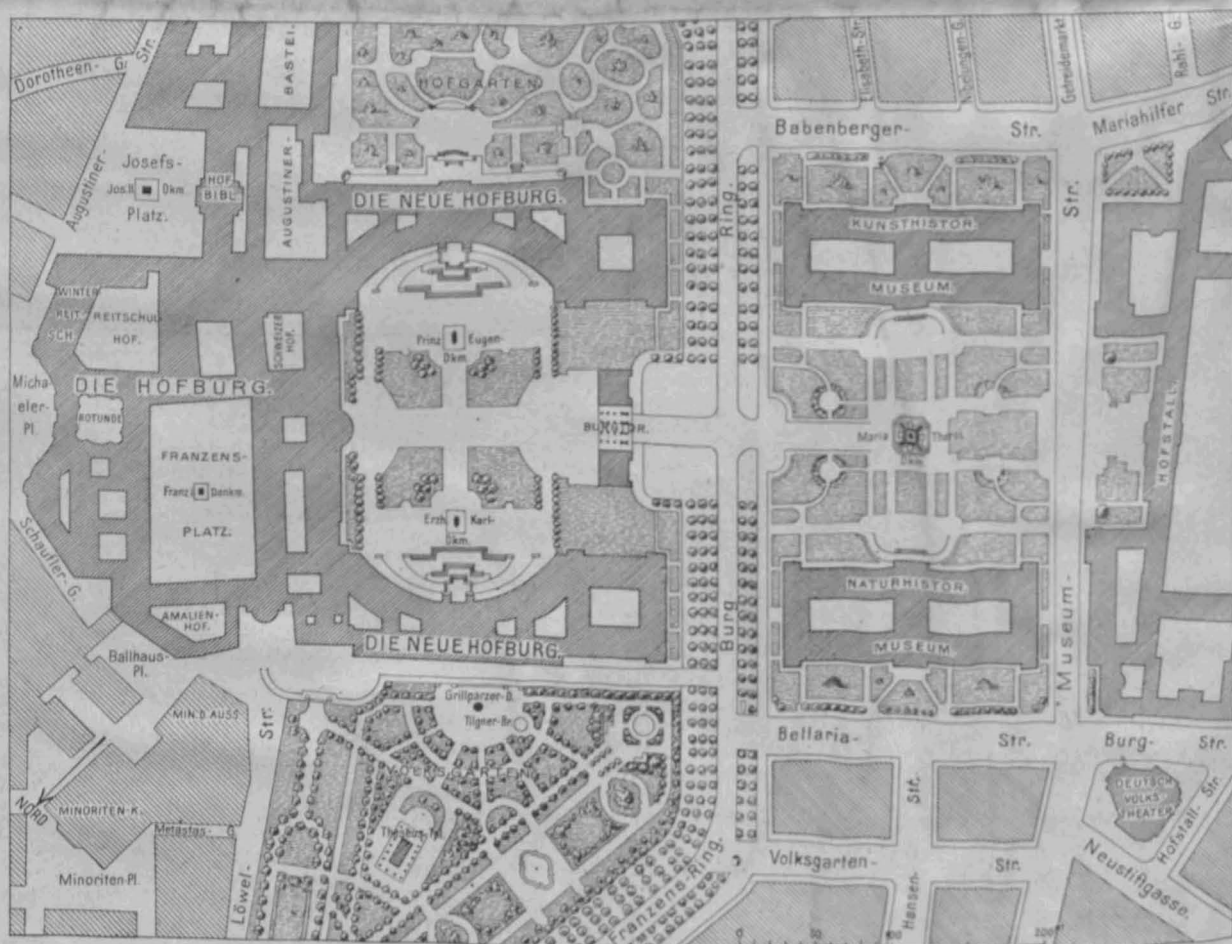
Unsere aus vollem und dankbarem Herzen für empfangene Lehren kommenden Glückwünsche knüpfen wir an ein Wort, das Jakob Burckhardt an Heinrich von Geymüller schrieb: „Bleiben Sie heiter! Aufrecht gehaltene ehrliche Arbeitskraft ist auch ein Gottesdienst.“ —



Stadtplan von Passau aus dem Jahre 1894.

könnten: Klinker 1,85, Hartbrandsteine 1,75, Mauersteine I. Kl. 1,60 und für das spezifische Gewicht die Zahlen 2,65, 2,66, 2,68. Hier sind die Abweichungen gering und auffallenderweise ist das spezifische Gewicht höher für die weniger fest gebrannten Steine. Das Brennen wirkt also offenbar nur auf eine Verringerung des Gehaltes an Hohlräumen hin. Das spezif. Mindestgewicht leichter Ziegel sollte 2,50 nicht unterschreiten. Die Wasseraufnahme zeigt selbst bei denselben Ziegelsorten auffallend schwankende Werte, eine gesetzmäßige Beziehung zur Festigkeit besteht jedenfalls nicht. Die Festlegung von Höchstwerten

ist also nur für bestimmte Zwecke, für die Wasserdichtigkeit verlangt wird (z. B. bei der Kanalisation), von Wert. Verfasser schlägt dann für Klinker 5 Gewichts- oder 10 Raumprozent, für Hartbrandsteine 8 und 16% als obere Grenze vor. Die vom „Verein für Ton-, Zement- und Kalkindustrie“ bereits vorgeschlagenen Werte für die Druckfestigkeit können erhalten bleiben, doch könnte nach den Versuchen die Sollfestigkeit für Mauersteine I. Kl. unbedenklich auf 180 kg/qcm erhöht werden. Als Höchstgrenze für den Festigkeitsverlust durch Wasseraufnahme will Verfasser 15% durch Frost



Denkmallagen in Deutschland und Oesterreich. Der äußere Burg-Platz in Wien nach dem Entwurf von Gottfried Semper, mit den beiden neuen Hofburgteilen und den beiden Hofmuseen.



Denkmalfragen in Deutschland und Oesterreich. Ansicht der Stadt Passau vom Klosterberg aus. Photographische Aufnahme von Alphons Adolph in Passau.

25 % festsetzen. Selbstverständlich müssen die Steine auch frostbeständig sein. Bezüglich der Auswitterung und des Vorhandenseins schädlicher Bestandteile stellt Verfasser die Forderung auf, daß gute Ziegel Salze überhaupt nicht auswittern, meint aber, daß die Festsetzung einer Höchstgrenze für den Gehalt von löslichen Salzen nicht angängig sei. Dagegen sei zu fordern, daß guter Ziegelstein Kalk in Stückform (Mergel), der zu Treiben Veranlassung geben kann, überhaupt nicht, fein verteilten Kalk nur in nicht schädlichen Mengen enthalten darf. Bezüglich der Frage der Abnutzbarkeit reichen die Versuche nicht aus, sie kommt auch nur bei der Befestigung von Gehwegen durch Ziegel in Betracht, für die dann dieselben Anforderungen zu stellen wären, wie für Kunststeinfliesen.

Als Prüfungsverfahren erscheinen dem Verfasser die im Amt schon üblichen als zweckmäßig, nur scheint ihm

Vermischtes.

Zum 75. Geburtstag von Friedrich Bluntschli. Es war zu Anfang der achtziger Jahre des vorigen Jahrhunderts, daß Schulrat und Lehrerschaft des Polytechnikums in Zürich beschlossen, die Anstalt durch zweckmäßigere Gestaltung des Unterrichtsganges, durch Vermehrung und Verjüngung der Lehrkräfte und durch Verbesserungen in ihren Einrichtungen auf eine höhere Stufe zu bringen. In der Bauschule wurde der Lehrplan auf $3\frac{1}{2}$ Jahre ausgedehnt und, da die Abteilung seit dem Abgang von Gottfried Semper in ihrem Ruf gelitten hatte, in Friedrich Bluntschli aus Zürich, einem der hervorragendsten Schüler Sempers, eine neue Kraft berufen. Bluntschli war am 29. Januar 1842 in Zürich geboren und 1863 vom eidgenössischen Polytechnikum als diplomierter Architekt entlassen worden. Ueber seinen Lebensgang haben wir in Jahrgang 1912, S. 124 aus Anlaß seines 70. Geburtstages berichtet. Um jene Zeit wurden auch Ludwig Tetmajer und Rudolf Rahn an die Hochschule berufen. Es war der Abschluß einer Organisation, die mit der Erbauung des neuen Gebäudes des Polytechnikums durch Gottfried Semper begonnen hatte. Als 1858 die Hochschule ihr 25-jähriges Bestehen feierte, wies Moleschott auf Semper, „den Michelangelo des Jahrhunderts in unserer Mitte“, als den gegebenen Mann hin, wenn man sich auch vor dem Künstler fürchtete, weil er nur an das Schöne, wenig an die Kosten dachte. „Denn welcher nicht Ebenbürtige würde es wagen, um solchen Geist die Hülle zu bauen!“ Semper erhielt die Ausführung und sein großer Schüler Bluntschli setzte mit Lasius in der Mitte der achtziger Jahre im neuen Chemie-Gebäude und im Physikalischen Institut die Ueberlieferung fort. Zum 75. Geburtstag des Meister sei an diese Vorgänge erinnert. —

Ingenieure für den höheren Verwaltungsdienst. Unser auf die Technik sich aufbauendes starkes Wirtschaftsleben, dessen hohe Bedeutung als staatserhaltendes Mittel der Krieg deutlich hat erkennen lassen, kann in seiner Entwicklung nur weiter schreiten, wenn ihm von allen Seiten eine Förderung zu teil wird und wenn namentlich in der maßgebenden Beamtschaft volles Verständnis für seine Aufgaben und Ziele vorhanden ist. Das ist aber nicht möglich, so lange die Laufbahn der höheren Verwaltung lediglich Anwärtern mit rein juristischem Studium offen steht. Das Berufsstudium der Juristen, auf die Richter- und Anwalt-Laufbahn zugeschnitten, ist eine nur mangelhafte Grundlage für den Verwaltungsbeamten, zumal in einer Zukunft, in welcher der Einfluß, den Technik und Industrie auf alle Gebiete des öffentlichen Lebens ausüben, noch erheblich größer sein wird als bisher.

Aus dem Bereich der technischen und wirtschaftlichen Erziehung, aus den Technischen Hochschulen, ist eine große Anzahl weitschauender Männer hervorgegangen, die im privaten Wirtschaftsleben erfolgreich tätig sind, und es hieß eine Vergeudung der geistigen Kräfte unseres Volkes, eine Versperung der Bahn dem Tüchtigen, wenn man auch fernerhin die aus diesen Kreisen sich darbietende technische Intelligenz von der Laufbahn der höheren Verwaltung abhalten wollte. Aus diesen Erwägungen heraus hat der „Verein deutscher Ingenieure“ schon seit Jahren die Forderung vertreten, die Akademiker der Technischen Hochschulen zur höheren Verwaltung zuzulassen und dadurch die Auslese für diese Laufbahn auf eine breitere Grundlage zu stellen und die Beamtschaft allmählich mit technisch und wirtschaftlich vorgebildeten Männern zu durchsetzen. Auch im verflossenen Jahr wurde in einer Eingabe des Vereins dem Reichskanzler diese Forderung mit einer eingehenden Begründung vorgebracht. Es ist erfreulich, daß kürzlich die gleiche Frage in einer Sitzung des preußischen Abgeordnetenhauses von Dr.-Ing. Macco angeschnitten wurde, allerdings ohne

die Frage erwägenswert, ob die Druckfestigkeits-Prüfung mit den mit Mörtel auf einander gemauerten Hälften eines Steines nicht zu ersetzen sei durch Prüfung aus dem Stein herausgeschnittener Würfel oder Zylinder. Nach seinen Versuchen habe die dabei nötige Beseitigung der Brennhaut nicht, wie bisher behauptet, Einfluß auf das Festigkeits-Ergebnis, während andererseits die Mörtelfuge dieses beeinflusse. Das Herausschneiden von Probekörpern sei auch einfacher, rascher anzuwenden und billiger.

Die durch die vorliegende Arbeit angeschnittene Frage erscheint jedenfalls einer eingehenden Prüfung wert, denn es ist zweifellos, daß hinsichtlich der Bewertung von Ziegeln noch außerordentlich auseinander gehende Anschauungen bestehen, sodaß daraus sowohl für den Verarbeiter wie den Erzeuger unter Umständen erhebliche Nachteile entstehen können. — Fr. E.

daß eine Antwort darauf vom Regierungstisch erfolgte. Dr.-Ing. Macco wies auf die schweren Aufgaben hin, die den Verwaltungsbehörden nach dem Krieg auf finanziellem, wirtschaftlichem, sozialpolitischem und technischem Gebiet bevorstehen, und forderte für die Zukunft eine andere Ausbildung der Beamtschaft. Der Krieg habe in erschreckender Weise gezeigt, wie wenig unsere Beamten den Anforderungen wirtschaftlicher Natur zu entsprechen vermögen. Wie die Technik an der Entscheidung des Krieges teil hat, so wird sie auch die Wunden des Krieges heilen helfen müssen, und das kann sie nur, wenn dem wirtschaftlichen Leben die sorgsamste Pflege zuteil wird. Der Redner erwähnte auch die verschiedenen Eingaben des „Vereins deutscher Ingenieure“ in dieser Frage, deren Forderung, den Techniker zum höheren Verwaltungsdienst zuzulassen, er eindringlichst unterstützte.

Es ist bedauerlich, daß die Ausführungen Macco's nur lebhaften Beifall im Hause, aber keinerlei Unterstützung seitens anderer Abgeordneter erfuhren. Ein durchgreifendes Verständnis für unser technisches Wirtschaftsleben kann leider in unseren Parlamenten, den staatlichen wie den städtischen, kaum vorhanden sein, so lange nicht in diesen Parlamenten eine größere Anzahl von Männern sitzen, welche nach technischen Studien eigene Erfahrungen im Wirtschaftsleben gesammelt haben. Die überwiegende Mehrzahl aller Abgeordneten steht der Technik und Industrie fremd gegenüber. Aber hoffentlich wird auch darin der Krieg Wandel schaffen. —

Chronik.

Siedelungen in Preußen. Im Lauf des Jahres 1916 sind auf provinzieller Grundlage zwei große gemeinnützige Siedelungsgesellschaften entstanden, und zwar die Gesellschaften „Eigenes Heim“ in der Rheinprovinz mit einem Stammkapital von 1 Mill. M., und die Gesellschaft „Rote Erde“ in Westfalen mit einem Stammkapital von 4 Mill. M. An beiden Gesellschaften hat sich der Staat mit der Hälfte des Stammkapitals beteiligt. —

Einbeziehung Münchens in das neue bayerische Wasserstraßennetz. Ein Antrag aus der Münchener Gemeindekörperschaft an den Magistrat bezweckt den Anschluß Münchens an das große mitteleuropäische Wasserstraßennetz. Da die örtliche Lage Münchens die Erschließung der Münchener Umgebung für gewerbliche und industrielle Unternehmungen in absehbarer Zeit begünstige, sei es nicht bloß eine Forderung von lokaler Bedeutung, sondern ein al gemeines, den wirtschaftlichen Interessen des ganzen südlichen Bayern entspringendes Erfordernis, daß diesen Verhältnissen Rechnung getragen werde, um für München Wasserverkehrswege im Anschluß an das geplante mitteleuropäische Wasserstraßennetz zu schaffen. —

Untergrundbahn in Madrid. Auch das beinahe 600 000 Einwohner zählende, dicht zusammen gebaute Madrid erhält nunmehr eine Untergrundbahn. Wie die „Frankl. Ztg.“ berichtet, erteilte der spanische Minister der öffentlichen Arbeiten dem Ingenieur Otamendi eine 90jährige Konzession zum Bau von 4 Linien einer Untergrundbahn in Madrid, von welchen die erste Linie in 3 Jahren, die drei anderen in 8 Jahren dem Betrieb übergeben werden sollen. Ein Zuschuß zu den Baukosten oder eine Zinsgarantie seitens der Regierung werden nicht beansprucht. Madrid hatte bisher schon ein ausgedehntes Netz elektrischer Straßenbahnen. Die Anlage einer Untergrundbahn dürfte neben dem Verkehrsbedürfnis auch eine Folge der großen Straßenbau- und Durchbrucharbeiten sein, die in den letzten Jahren im Inneren der Stadt unternommen wurden. —

Literatur.

Der Neubau des k. b. Verkehrsministeriums in München. Herausgegeben von Carl Hocheder, Architekt, ord. Professor an der kgl. Technischen Hochschule zu München. Berlin 1916. Verlag Ernst Wasmuth, A.-G. Preis 6,50 M.

Man kann das neue Haus des Verkehrsministeriums in München, dessen Baugedanke vor mehr als 14 Jahren erstmals Gestalt gewonnen hat, als die Summe der Lebensarbeit des großen Baukünstlers bezeichnen, der kürzlich zur Ewigkeit heimgegangen ist. Denn es enthält alle die künstlerischen Grundsätze, für die der Urheber vom Be-

ginn seiner selbständigen künstlerischen Tätigkeit an bis zu seinem Lebens-Ende gekämpft hat. Er war zweifelhaft, ob er in Anbetracht der inzwischen eingetretenen starken Wandlungen des Bauschmacks das Bauwerk jetzt noch immer weiter verbreiten sollte, nachdem eine erste Veröffentlichung bei seiner Fertigstellung in der „Deutschen Bauzeitung“ (Jahrg. 1913, S. 249 ff.) erschienen war. Mit Recht aber wies der Künstler darauf hin, daß allen Werken mit langer Bauausführung das Los nicht vorenthalten geblieben ist, bei ihrer Vollendung einer anderen Geschmacksrichtung gegenüber zu stehen, als beim Beginn der Entwurfsarbeiten. Und er glaubt mit nicht minderem Recht, daß sich die aus dem Kampf der Meinungen hervorgegangenen Urteile bei ruhigerer Betrachtung im Lauf der Zeit ändern und daß wirkliche Werte einer Schöpfung früher oder später zu einer gerechten Würdigung gelangen werden. So entschloß er sich, den Neubau des Verkehrsministeriums in einer geschlossenen Veröffentlichung heraus zu geben, deren Wert, abgesehen vom Wert des Gegenstandes an sich, darin beruht, daß sie mit nur bescheidenem Aufwand hergestellt wurde und daher weiteren Kreisen zugänglich ist. Sie enthält in Zeichnungen und Aufnahmen nach der Natur eine erschöpfende Darstellung über das Bauwerk und gibt in begleitenden Textausführungen alles Wissenswerte über die Bauausführung und die Einrichtung des Baues. Dieser, den wir stets voll gewürdigt haben, wird einst eine andere Anerkennung erfahren, als er sie bei seiner Einweihung gefunden hat, denn dieses Werk hat wirkliche und hervorragende Werte, die durch keine noch so lauten Schlagworte zerstört werden können. —

„Deutsche Industrien und der Krieg“. Drei Vorträge von Dipl.-Ing. Karl Baritsch in Hamburg. I. Teil: Die Rohstoffe und Erzeugnisse der Eisenindustrie, II. Teil: Technisch wichtige Rohstoffe und deren Industrie, III. Teil: Verarbeitende Industrien und Verkehrswesen. Hamburg 1915. Verlag von Boysen & Maasch. Jedes Heft mit Abbildungen, 2—3 Bogen stark, geh. 1 M.

Es sind verschiedene Beweggründe, die unsere Gegner im gegenwärtigen Weltkrieg veranlaßt haben, die Entscheidung den Waffen der Völker anzuvertrauen; bei dem einen handelt es sich um Revanche, beim anderen um politische Vorherrschaft oder nationale Aspirationen, bei dem mächtigsten Gegner aber um rein wirtschaftliche Vorteile, um unsere Zurückdrängung vom Weltmarkt, um die Zerstörung unserer Handelsbeziehungen im Ausland. Der Verfasser hat es unternommen, in drei Vorträgen unsere wirtschaftlichen Beziehungen mit den feindlichen und neutralen Ländern rücksichtlich einiger der wichtigsten Rohstoffe und unserer wichtigsten Industrien auseinander zu setzen, die Verhältnisse in der jetzigen Kriegszeit zu betrachten und im Besonderen die Kriegsmaßnahmen und Verhältnisse in unserem Vaterland und in den übrigen in Frage kommenden Ländern zu besprechen. Wir sind ja in der glücklichen Lage, daß wir über unsere Bodenschätze, vor allem Kohlen und Eisen, in unbeschränktem Maße verfügen können; andere Rohstoffe, die wir vom Ausland beziehen, sind entweder in genügender Menge vorhanden oder es wurde Ersatz dafür gefunden. Diese Verhältnisse werden vom Verfasser einer eingehenden Würdigung unterzogen.

Im ersten Vortrag ist als Einleitung eine Uebersicht des gesamten Handels der am Krieg beteiligten Völker in den Jahren 1907—12 gegeben. Wir sehen daraus, wie ungeheuer der Welthandel unseres Vaterlandes zugenommen hat und wie er sich in seinen Gesamtsummen immer mehr dem englischen Welthandel näherte. Hiernach behandelt der Verfasser, für sich völlig abgeschlossen, die Rohstoffe und Erzeugnisse der Eisenindustrie, nämlich Kohle, Koks, die Nebenprodukte der Koks-gewinnung, die Eisenerz-Versorgung und Roheisen-Erzeugung und schließlich auch die Walzprodukte. Im zweiten Teil ist auf einige ausgewählte, technisch wichtige Rohstoffe, das sind die Faserstoffe (Baumwolle, Wolle, Seide, Hanf usw.), Kautschuk, Kupfer, Petroleum und Kali näher eingegangen. Da der Hauptteil unseres Bedarfes an Baumwolle, Kupfer und Petroleum von den Vereinigten Staaten von Nord-Amerika bestritten wird und dieses Land wieder ein Hauptabnehmer von Kali ist, so bietet sich reichlich Gelegenheit, die sogenannte Neutralität der Amerikaner ins rechte Licht zu setzen. Der dritte Teil enthält Betrachtungen über die Stellung der Industrie im deutschen Wirtschaftsleben, über die Ein- und Ausfuhrverhältnisse der chemischen Industrie, der Maschinen-Industrie, der Elektrotechnik, des Eisenbaues und Schiffbaues; eine Uebersicht über die Entwicklung einzelner Industrien und deren Anteil am Welthandel. Daneben werden auch die Verhältnisse während des Krieges, die Kriegsmaßnahmen

zur Sicherung des Heeresbedarfes und zur Aufrechterhaltung des Wirtschaftslebens einer Würdigung unterzogen. In gleicher Weise wird dann unser Verkehrswesen zu Wasser und zu Lande behandelt und am Schluß kurz noch auf die im Welthandel umstrittenen Märkte China und Süd-Amerika, sowie auf die Entwicklung und Bedeutung unserer Kolonien eingegangen.

Der Verfasser ist auf den behandelten Gebieten infolge seiner Dozenten-Tätigkeit am hamburgischen höheren Vorlesungswesen gut zu Hause; er hat, was in einzelnen Abhandlungen verstreut war, mit großem Fleiß gesammelt und unter den eingangs erwähnten Gesichtspunkten geordnet, auch alle Quellen sorgfältig angegeben, wodurch es sehr erleichtert ist, den einen oder anderen Gegenstand weiter zu verfolgen. Auf technische Sonderfragen der einzelnen Industrien ist nicht eingegangen; es war dem Verfasser nur darum zu tun, die wirtschaftlichen Zusammenhänge aufzudecken. Die Uebersichten über die einschlägigen Verhältnisse werden durch Schaulinien, vereinzelt auch durch Tabellen gegeben; die Statistik ist auf diese Weise sehr anschaulich dargestellt und der Text von Zahlen entlastet worden.

Die Vorträge wurden in Hamburg in mehreren Fachvereinen gehalten und sind dort mit vielem Beifall aufgenommen worden; sie verdienen es aber, auch weiteren Kreisen bekannt zu werden. Wer sich über die Herkunft und Mengenverhältnisse unserer Rohmaterialien und Industrie-Erzeugnisse interessiert, dem seien die vom Verleger recht gut ausgestatteten Hefte bestens empfohlen. —

Ka.

Literatur-Verzeichnis.

- Kalender für Heizungs-, Lüftungs- und Badetechniker. Erstes kurz gefaßtes Nachschlagewerk für Gesundheits-Techniker. Herausgegeben von Ob.-Ing. H. J. Klinger. 22. Jahrgang 1917. Mit 104 Abbildungen und 127 Tabellen. Halle a. S. 1917. Carl Marhold. Pr. in Kalikoband 3,20 M., in Leder 4 M. —
- Kalender für Gesundheits-Techniker. Taschenbuch für die Anlage von Lüftungs-, Zentral-Heizungs- und Bade-Einrichtungen. Herausgegeben von Dipl.-Ing. Hermann Recknagel. 21. Jahrgang 1917. Mit 104 Abbildungen und 103 Tabellen. München 1917. R. Oldenbourg. Geb. 4 M. —
- Die neuen Reichskriegssteuer-Gesetze. Inhalt: Kriegssteuergesetz (Kriegsgewinnsteuer). Rücklagegesetz. Besitzsteuergesetz in der neuen Fassung (Zuwachsststeuer). Warenumsatzstempelgesetz. Der neue Frachtkundenstempel-tarif. Der neue Posttarif. Berlin S. 14, 1916. L. Schwarz & Co., Gesetzverlag. Pr. 1 M., geb. 1,35 M. —
- Städtebauliche Vorträge aus dem Seminar für Städtebau an der kgl. Techn. Hochschule zu Berlin. Herausgegeben von den Leitern Prof. Stadtb. a. D., Geh. Reg.-Rat Joh. Brix und Geh. Hofrat. Felix Genzmer. Band VII, Heft 1; Stadtbaukunst des Achtzehnten Jahrhunderts von Prof. Dr. A. E. Brinckmann. Mit 82 in den Text eingedruckten Abbildungen. Pr. 5,60 M. — Heft 4: Das Rathaus im Ortsbilde von Arch. Karl Sickel. Mit einem Titelblatt und 39 in den Text eingedruckten Abbildungen. Pr. 3,60 M. — Heft 5: Industriebauten von Prof. W. Franz. Mit 50 in den Text eingedruckten Abbildungen. Pr. 2,40 M. — Heft 6: Hygiene, Bauordnung und Parzellierung von Brt. J. Redlich. Mit einer in den Text gedruckten Abbildung und einer Taf. im Anhang. Pr. 2,60 M. Berlin 1914. Wilhelm Ernst & Sohn. —
- Trost, W., Dipl.-Ing. Stellvertr. Dir. Die mathematischen Fächer an den niederen gewerblichen Lehranstalten in Deutschland. Mit einem Vorwort von Dr. H. E. Timerding, Prof. an der Techn. Hochschule in Braunschweig und einem Anhang von A. Haese, Dir. der obligatorischen Fortbildungsschule und Gewerbeschule in Charlottenburg. — Abhandlungen über den mathematischen Unterricht in Deutschland, veranlaßt durch die internationale mathematische Unterrichts-Komm. Herausgegeben von F. Klein. Band IV, Heft 5. Leipzig 1914. B. G. Teubner. Pr. 4 M. —
- Über, Geh. Ob.-Brt. und vortr. Rat. Kirchenheizungen. 3. erweit. Aufl. Berlin 1915. Wilhelm Ernst & Sohn. Pr. 60 Pf. —
- Der Urfriedhof. Ergebnis eines Wettbewerbes der sächsischen Landesstelle für Kunstgewerbe, mit einer Besprechung von Prof. E. Högg. Dresden 1913. F. Emil Boden, G. m. b. H. Vatter, H., Oberamts-Straßenmeister. Die Kalkulation im Baugewerbe. Praktische Beispiele. 2. umgearbeitete und vermehrte Aufl. Mit 22 Abbildungen. Stuttgart 1914. Pr. 2,80 M. —
- Violet's Globus-Bücherei. Wie bewerbe ich mich mit Erfolg im In- und Ausland? Mit Schreibvorlagen und Beispielen in deutscher, englischer und französischer Sprache, davon zwei in Handschriftendruck. Anhang zum Band: C. Spöhrer, der deutsche Korrespondent. 6. Aufl. 17.—21. Tausend. Stuttgart. Wilhelm Violet. Pr. 1 M. —
- Vogtenberger, Fritz, Architekt. Sonder-Ausstellung für Krankenhaus-Bau. Internationale Baufach-Ausstellung mit Sonder-Ausstellungen. Leipzig 1913. Frankfurt a. M. —
- Woernle, Richard, Dipl.-Ing., Priv.-Doz. Ein Beitrag zur Beurteilung der heutigen Berechnungsweise der Drahtseile. Mit 6 Textfiguren. Karlsruhe i. B. 1914. Friedr. Gutsch, Hofbuchhandlung. Pr. 2,40 M. —
- Wolf, Gustav. Haus und Garten. Herausgegeben von der Eigenheim-Baugesellschaft. Breslau 1913. Buchdruckerei Linke und Richter. —



Die Verleihung des
im Völker-



Eisernen Kreuzes
Krieg 1914-17

ist, soweit wir Kenntnis davon erhielten, für hervorragende
Taten an folgende Angehörige unseres Faches erfolgt:

I. Klasse. (Fortsetzung).

Max Chelius, Reg.-Baumeister in St. Wendel.
Robert Christiansen, Dipl.-Ingenieur von Harburg.
Friedr. Dahse, Reg.-Baumeister, Senator in Rostock.
Wilhelm Detig, Reg.-Bfhr. beim Wasserbauamt in Flensburg.
Erich Ewald, Reg.-Baumeister aus Charlottenburg.
Wilhelm Eychmüller, Reg.-Baumeister in Ulm.
Franz Faßbender, Ingenieur von Köln a. Rh.
Walter Fritze, Reg.-Baumeister.
Fuchslocher, Dipl.-Ingenieur von Buer.
Adolf Fuhlrott, Reg.-Bauführer in Weimar.
Adolf Geb, Bmstr. der Baupolizeibehörde in Hamburg.
Hans Geber, Reg.-Baumeister aus Elberfeld.
Hermann Groß, Dipl.-Ingenieur von Cassel.
Johannes Hallbauer, Stud. der Techn. Hochschule in Dresden.
Wilhelm Hamm, Reg.- und Baurat in Bromberg.
Rudolf Handstein, Ing., Assistent an der Techn. Hochschule in
Darmstadt.
Max Haubold, Stud. der Techn. Hochschule in Darmstadt.
Franz Hoffmann, Arch., Mitinhaber der Firma Taut & Hoff-
mann in Berlin.
August Hornung, Ingenieur von Köln-Mülheim.
Ludwig Jebens, Stadtbaumeister in Schkaulitz.
Ernst Kalbow, Bauingenieur von Magdeburg.
Adam Kaus, Reg.-Baumeister in Berlin.
Wilhelm Köhler, Oberingenieur in Hamburg.
F. W. Kruth, Ob.-Ing. der Allgem. Elektrizitäts-Gesellschaft in
Hamburg.
Lauenstein, Dir. der städtischen Gas- und Wasserwerke in
Kempen.
Leffers, Ingenieur aus Wilhelmshaven.
Wilhelm v. Loesbeck, Reg.-Baumeister in Hildburghausen.
Karl Luhmann, Reg.-Bfhr., Dipl.-Ing. in Neubrandenburg.
Hermann Müller, Dipl.-Ingenieur von Essen a. R.
Reinhold Nissen, Ingenieur von Reinbek.
Ulrich Pohl, Reg.-Bauführer in Aachen.
Adolf Prestel, Architekt in Achern.
Werner Ribbeck, Reg.-Baumeister in Grünberg i. Schl.
Herbert Ruhl, Architekt.
Rustenbach, Ingenieur von Chemnitz.
Franz Schenck, Reg.-Baumeister in Saarbrücken.
Walter Schickedantz, Reg.-Bauführer aus Dresden, z. Zt. auf
Helgoland.
Walter Schlieder, Architekt in Leipzig-Gohlis.
Heinrich Schmidt, cand. ing. von Karlsruhe i. B.
W. Schwerdtfeger, Dipl.-Ing. bei der Baudeputation in
Hamburg.
Bernhard Steffen, Reg.-Bmstr., Vorst. in Osterode i. Ostpr.
Gerhard Streit, Stud. der Technischen Hochschule in Berlin.
Heinz Tietze, Reg.-Bauführer in Berlin.
Wilhelm Uhde, Arch., Oberlehrer an der Baugewerkschule in
Barmen.
Fritz Weiß, Stud. der Techn. Hochschule in Dresden.
Alfred Wilhelm, Reg.-Baumeister in Kiel (Stettin?).

Fortsetzung der Liste der Inhaber des Eisernen Kreuzes II. Klasse.

Otto Gagelmann, Reg.-Baumeister in Bautzen.
Otto Gallus (+), Dipl.-Ing., Stud. der Techn. Hochschule in
Darmstadt.
Glatz, Reg.-Baumeister in Berlin.
Karl Gerner, Architekt in Lübeck.
Friedrich Grohmann, Dipl.-Ingenieur in Kiel.
Wilhelm Grossart, Reg.-Baumeister in Kattowitz.
Gürtler, Architekt in Jena.
F. Haebler, Reg.-Bmstr. beim Landbauamt Dresden.
Halank, Reg.-Bauführer in Ebersbach i. Sachsen.
Fritz Halstein, Ingenieur in Eickel.
Hansen, Ingenieur von Hamburg (Viersen).
Friedrich Heintze, Reg.-Bauführer in Burg i. Dithmarschen.
Werner Heinzelmann, Stud. der Techn. Hochschule in Darm-
stadt.
Otto Henrich, Architekt von Ettlingen.
Wilhelm Henschke, Baurat in Meseritz.
Rudolf Henting, Architekt von Münster i. Westf.
Kurt Heymann, Stud. der Techn. Hochschule in Charlottenburg.
Kurt Höppner, Dipl.-Ing., Lehrer an der Baugewerkschule in
Eckernförde.
Hoever, Ing., Gewerbelehrer an den Fortbildungsschulen in
Frankfurt a. M.
August Hoffart, Dipl.-Ing., Arch., Oberlehrer an der Bau-
gewerkschule in Barmen.
Georg Hogrefe, Reg.-Bauführer in Elberfeld.
Max Heinrich Hübner, Bauamt. beim Str.- und Wasserbau-
amt in Auerbach.
Karl Jordan, Baurat in Schlettstadt.
Jose, Dipl.-Ingenieur aus Darmstadt.
Konrad Jude, Stud. der Techn. Hochschule in Dresden.
Gerhard Jürgens, Reg.-Baumeister in Henrichenburg.
Friedrich Kaminski, Reg.-Bauführer in Hildesheim.
Fritz Keller, Dipl.-Ingenieur von Karlsruhe i. B.
Kellermann, Feld-Reg.-Bmstr., Vorst. des mobilen Mil.-Bau-
amtes in Beverloo.
Sigfried Kiehne, Dipl.-Ingenieur von Diedenhofen.
K. Kießling, Bauamt. beim Landbauamt Dresden.
P. Kirchhoff, Dr.-Ing., Reg.-Bmstr. in Charlottenburg.
Friedrich Klemm, Reg.- u. Baurat in Magdeburg.
Rudolf Klöppel, Ing. der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft.
Richard Konwiarz, Stadtarchitekt in Breslau.
Arnold Kramm, Stud. der Techn. Hochschule in Dresden.
Ludwig Kraus, Bauamt. in Fürth.
Max Kraus, Stud. der Techn. Hochschule in Darmstadt.
Paul Krause, Kreis-Bauinspektor in Berlin.
Hermann Krehan, Stud. der Techn. Hochschule in Darmstadt.
Hermann Kretschmer, Reg.-Baumeister in Straßburg i. E.
Ernst Krieg, Reg.-Baumeister in Swinemünde.
Walter Krüger, Reg.-Bauführer von Swierzyn i. Westpr.
Chr. Kühl, Architekt in Hamburg.
Kühn, Dipl.-Ing., Lehrer am städt. Gewerbesaal in Berlin.
Adolf Lang, Architekt von Ueberlingen.
Jul. Alfr. Lange, Baurat in Zwickau.
Alfons Langer, Architekt aus Erfurt.
Max Lechner, Reg.-Baumeister aus Köln a. Rh.
Fritz Lederle, stud. ing. von Muggensturm.
Lony, Arch., Lehrer an der Handwerker- und Kunstgewerbe-
schule in Trier.
Fritz Ludewig, Architekt von Cassel.
Walter Lust, Ingenieur von Hamburg.
Karl Malcoms, Stud. der Techn. Hochschule in Darmstadt.
Karl Marizy, Reg.-Baumeister in Meppen.
Klemens Marx, Reg.- und Baurat, Mitgl. der Eisenb.-Dir. in Erfurt.
Mauder, Dipl.-Ing., Lehrer an der Handwerker- und Kunst-
gewerbeschule in Trier.
Robert Maus, städt. Architekt in Köln a. Rh.
Oskar Mayer, Reg.- und Baurat in Göttingen.
Karl Metz, Stud. der Techn. Hochschule in Darmstadt.
Wilhelm Meyer, Arch., Oberlehrer an der Baugewerkschule
in Buxtehude.
H. Mügge, Dipl.-Ing. bei der Baudeputation in Hamburg.
Joachim Mühle, Stud. der Techn. Hochschule in Berlin.
Müller, Reg.-Bmstr. beim Brandversicherungs-Inspektor in
Ingolstadt.
Bruno Nitschke, Stud. der Techn. Hochschule in Berlin.
Wilhelm Oppermann, Ingenieur von Hannover.
Pachaly, Dipl.-Ing., Prof. an den Techn. Staatslehranstalten
in Chemnitz.
Walter Pahl, Architekt von Berlin.
A. M. Pfeiffer, Bt. bei der Betr.-Dir. II der sächs. Staats-
Eisenbahnen in Leipzig.
Rud. Pfeiffer, Bt. aus Zwickau, beim Mil.-Eisenbahndienst.
Karl Philipp, Architekt von Geislingen.
Kurt Popcke, Reg.-Baumeister, z. Zt. in Prag.
Popp, Bauamtsassessor in Regensburg.
Wilhelm Poppendieck, Reg.-Baumeister in Frankfurt a. M.
Kurt Rade, Dipl.-Ing., Reg.-Bfhr. in Berlin.

Inhalt: Denkmalfragen in Deutschland und Oesterreich. — Zum
achtzigsten Geburtstag von Josef Durm. (Schluß). — Die Eigenschaften
von Ziegel- und Tonsteinen. — Vermischtes. — Chronik. — Literatur.
— Literatur-Verzeichnis. — Die Verleihung des Eisernen Kreuzes im
Völkerkrieg 1914-17. —

Bildbeilage: Eingang zum Grabmal des Sultans Selim II.
an der Hagia Sofia in Konstantinopel.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., in Berlin.
Für die Redaktion verantwortlich: Albert Hofmann in Berlin.
Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg. P. M. Weber in Berlin.



DEUTSCHE BAUZEITUNG

51. JAHRGANG. NO 15. BERLIN, DEN 21. FEBRUAR 1917.

Denkmalfragen in Deutschland und Oesterreich. (Schluß.)



er Vorschlag von Otto Wagner begegnete nun aber Einwänden, die zunächst das Burg-Tor betreffen. Dieses weise als historisches Denkmal nicht nur auf das Jahr 1848 hin, sondern es bildeten das Burg-Tor, der Theseus-Tempel und die für ihn bestimmte Gruppe Canova's, die Tötung des Minotaurus, eine

Schöpfung und zugleich der sichtbarste Erfolg der Regierung des verbliebenen Monarchen? Wäre es nicht viel angemessener, auf einer dieser Anhöhen ein die Stadt überragendes und von allen Seiten sichtbares Denkmal, ein neues Wahrzeichen zu errichten, das alle kommenden Geschlechter auf das sinnfälligste an einen der wichtigsten Abschnitte in dem geschichtlichen Leben Oesterreichs und Wiens erinnerte? Gewissermaßen unter den Augen des Kaisers möge die Stadt zu seinen Füßen wachsen und blühen!

zusammen gehörige künstlerische Einheit zur Erinnerung an Oesterreichs Anteil an den Befreiungskriegen und an der Niederwerfung der Revolution. Darum habe die Eröffnung am 11. Jahrestag der für ganz Europa und besonders für ganz Deutschland so entscheidenden Schlacht bei Leipzig stattgefunden. Mit dieser Bedeutung stehe das Burg-Tor also nicht im Widerspruch mit seiner Umgebung und es sei daher nach Möglichkeit in dem ursprünglichen Sinn seiner Stiftung zu erhalten.

Es gebe jedoch auf der Ring-Strasse auch noch andere Plätze für das Denkmal, als den Äußeren Burg-Platz oder den Platz vor der Vivat-Kirche, die mit ihrer starren Anlage den Künstler von vornherein in Fesseln schlugen. Der Verfasser der Einwendungen, Prof. Dr. Eduard Castle von der Universität Wien, denkt an die der k. k. Gartenbau-Gesellschaft zugewiesene Grundfläche auf dem Kaiser Wilhelm-Ring, die der raumgestaltenden Phantasie des Künstlers freieren Spielraum lasse und ein würdiges Kaiser-Forum ermögliche.

Der Verfasser fragt aber, ob denn das Denkmal unbedingt in der Mitte der Stadt errichtet werden müsse? „Ist denn nur die Ring-Strasse mit ihren Prachtbauten, ist nicht vielmehr das ganze Groß-Wien, wie es sich, von einer der die Stadt umkränzenden Höhen gesehen, ins Endlose dehnt, die

Aber auch ein Kaiser Franz Josef - Museum tue Not. „Mag die Schausstellung „à toutes les gloires de la France“ zu Versailles uns etwas großsprecherisch anmuten, sie erregt doch in Millionen Herzen das Beste, was wir von der Geschichte haben, Enthusiasmus! Aller Ehren ist Oesterreich voll! Die Regierungszeit des Kaisers Franz Josef mit ihrem heldenhaften Auftakt und ihrem erhebenden Ausklang ist eine Zeit der Auferstehung, des Ueberganges zu einem neuen Leben in allen staatlichen, geistigen und wirtschaftlichen Belangen.“ Es möge sich, schlägt Castle vor, unter Teilnahme aller Völker und Stände des Reiches eine Gesellschaft bilden mit dem Ziel der Errichtung eines „Kaiser Franz Josef-Museums“ in Wien.

Auch der Professor der Akademie der bildenden Künste k. k. Oberbaurat Leopold Bauer nimmt zur Denkmalfrage das Wort und führt aus, eine Rückschau auf die ungeheure Anzahl von führenden Geistern, die unter der fast siebenjährigen Regierungszeit des Herrschers unter seiner unmittelbaren Führung mitgewirkt haben, werde bei Schaffung des Denkmals zum Ausdruck gelangen müssen und es lasse sich daher schon aus diesem Grunde vermuten, daß das Kaiser-Denkmal zu den räumlich größten Standbildern Wiens gehören werde. Um so wichtiger sei für die künstlerische Lösung die Frage

des Platzes. Zwei Plätze kämen in Betracht: der Äußere Burg-Platz und der Platz vor der Votiv-Kirche. Für ersteren spreche die Nähe der historischen Burg des Herrscher-Geschlechtes. Da das Denkmal aber im Zuge der Platzachse aufzustellen wäre, so müßte das alte Burg-Tor fallen, was bedauerlich sei, abgesehen davon, daß durch den Fall des Tores neue künstlerische Schwierigkeiten entstünden. Ein Kaiser-Denkmal müsse Fernkorn's prächtige Reiterstandbilder schädigen und angesichts des Umstandes, daß dem neuen Werk das Maria Theresia-Denkmal gegenüber liegen werde, könne der Eindruck eines „Zuviel“ an Denkmälern entstehen. Fast übereinstimmend sei es auch die Meinung der Künstlerschaft, durch Ausbau des zweiten Teiles der Hofburg den großen Gedanken Gottfried Semper's zur Vollendung gebracht zu sehen. Es sei zwar oft von nicht fachlicher Seite (Auch von fachlicher, z.B. durch Friedrich Ohmann. Die Red.) darauf hingewiesen, daß der Ausblick auf die Kette der Ringstraßen-Monumental-Bauten vom neuen Burgtrakt aus ein sehr schöner und mannigfaltiger sei und daher nicht verbaut werden dürfe. Doch werde der panoramaartige Rundblick durch den planmäßigen Ausbau des zweiten Hofburgteiles keineswegs verloren gehen, denn von diesem aus wären über den Volksgarten hinweg Parlament, Rathaus und Universität nach wie vor prächtig sichtbar.

Diesen zweiten Teil der neuen Hofburg nun will Leopold Bauer zur Aufstellung des Kaiser-Denkmales benutzen. Damit könne das Burg-Tor erhalten bleiben, das „wunderbar trotzig neben der etwas glatten und eleganten Renaissance Hasenauer's“ stehe. Es wäre der neue Teil der Hofburg so auszugestalten, daß seine dem Parlament und dem Volksgarten zugekehrte Front den groß angelegten architektonischen Rahmen für das dort zu errichtende Kaiser-Standbild ergäbe. Dieses wäre in der Achse der Bellaria-Straße aufzustellen. Von der Einmündung dieser Straße in den Ring aus gesehen biete ein Reiterstandbild seine wirkungsvolle Seitenansicht dar und eine neu zu schaffende Allee durch den Volksgarten senkrecht zu diesem Denkmal werde etwa beim neuen Burg-Theater münden, sodaß von dieser Stelle aus das Denkmal frontal sichtbar wäre. „Den Blick hätte das Denkmal auf das neue Wien gerichtet, das dort durch die wichtigsten Monumental-Bauten aus der Regierungszeit des Kaisers repräsentiert wird.“

Auch den Platz vor der Votiv-Kirche hält Bauer für das Denkmal geeignet, meint aber mit Recht, auch dieser Platz habe den typischen Fehler der Städtebaukunst der achtziger Jahre, er sei nicht architektonisch wirksam abgeschlossen. Doch könne durch Einbau einiger charakteristischer architektonischer Leitlinien eine wesentliche Verbesserung erreicht und das Werk Ferstel's mehr zur Geltung gebracht werden. Das hat schon Camillo Sitte vergebens versucht, und es wäre daher fraglich, ob diese architektonische Ausgestaltung des Platzes einen würdigen Rahmen für das Kaiser-Denkmal ergeben würde. Otto Wagner nennt den Platz nicht mit Unrecht eine Platzwüste, die selbst durch die überreiche Anpflanzung das Chaotische nicht verliere. Ein Denkmal auf diesem Platz aber müsse große Höhen-Abmessungen erhalten, um mit der Votiv-Kirche in Beziehung treten zu können. Ein Entwurf aus dem Wettbewerb des Ministeriums für Kultus und Unterricht für Krieger-Denkmal habe einen 26^m hohen Pylon gebracht, der, „mit wenig Abänderungen und studierter Umgebung auf diesen Platz gestellt, von nah und fern und von Tausenden und Abertausenden gesehen, für ewige Zeiten auf die unglaublichen Taten jener Männer hinweise, die mit beispielloser Tapferkeit und begeisterter Vaterlandsliebe für uns kämpften und den Heldentod fanden“ und mit der Kirche in bester Beziehung stehen werde. Für ein Krieger-Denkmal also wäre der Platz wohl geeignet, nicht aber auch für ein Kaiser-Denkmal. Der Vorschlag Bauer's, das Denkmal mit dem neu zu erbauen-

den Schlußteil der Hofburg zu verbinden, hat dagegen gute Gründe für sich.

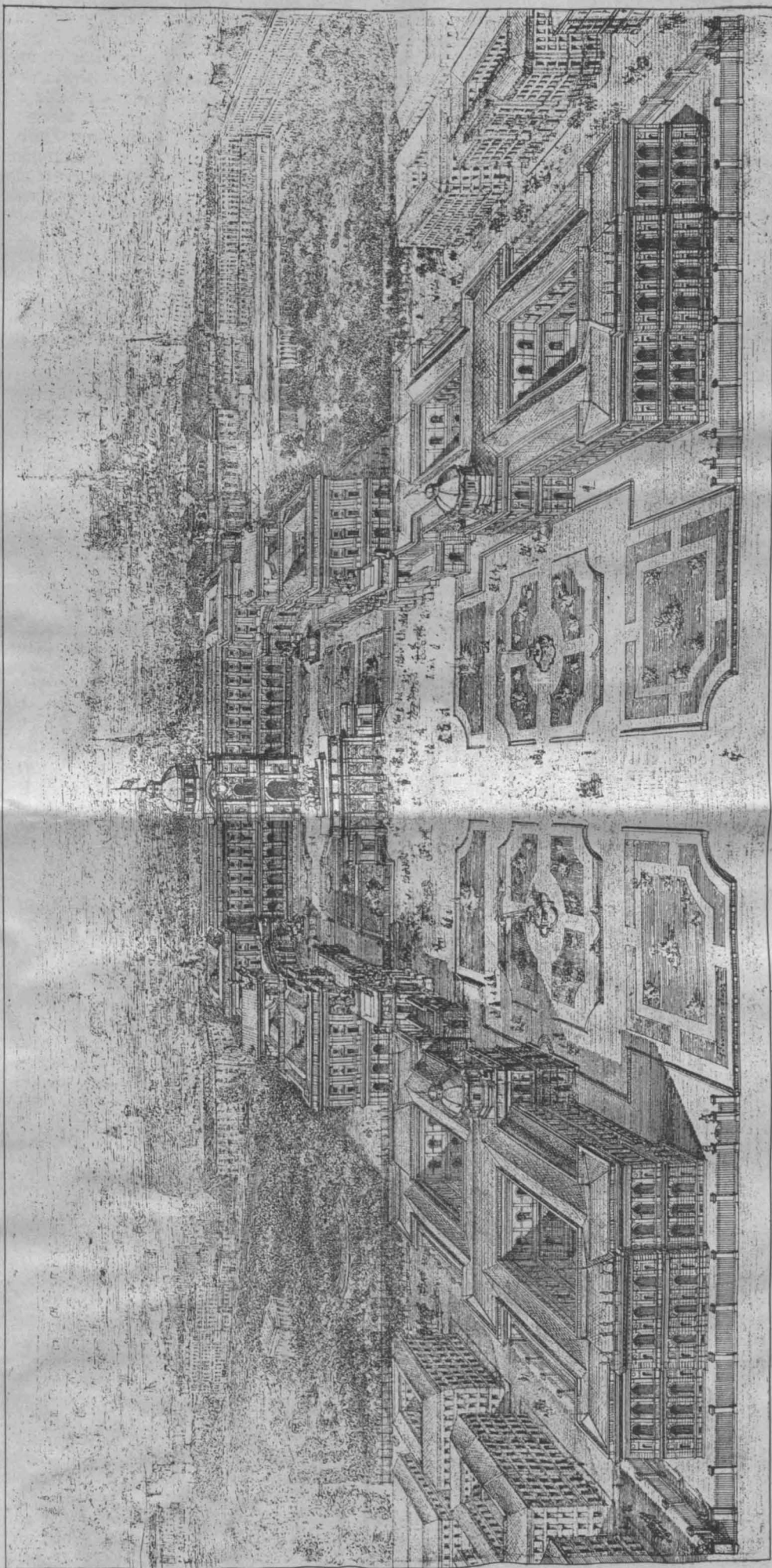
Auch k. k. Baurat Eugen Faßbender in Wien teilt die Ansicht, das Denkmal könne nur vor der Kaiserburg seine Stelle erhalten, denn der Platz müsse in innerer Beziehung zum Denkmal stehen: „... bei der Kaiserburg die Denkmale der Herrscher und ihrer Getreuen; bei Kirchen jene von Kirchenfürsten; beim Rathaus jene von Bürgermeistern und verdienstvollen Bürgern; bei militärischen Gebäuden Denkmale von Kriegshelden.“ Er erinnert daran, daß er bereits 1893 in seinem General-Regulierungsplan für Wien den Vorschlag gemacht habe, ein großes Reiterdenkmal Franz Josefs I. zwischen den mehr in die Halbkreise der beiden Burgflügel zurück gerückten Denkmälern des Erzherzogs Karl und des Prinzen Eugen vor dem Mitteltrakt der neuen Hofburg aufzustellen.

Architekt Friedrich Gottesmann in Wien will den künstlerischen Schwierigkeiten, die der Äußere Burg-Platz darbietet, dadurch entgehen, daß er vorschlägt, das Kaiser-Denkmal auf der dem Semper'schen Mittelbau der Hofburg entgegen gesetzten Platzwand, an Stelle des Hofstall-Gebäudes, unter Einbeziehung der Garten-Anlagen aufzustellen. Zweierlei wäre damit erreicht: einmal werde durch Ausbau der Platzwand an Stelle der Hofstallungen der Teil des Semper'schen Planes, der zwischen Museen und Burg-Tor liegt, zu einem fertigen, geschlossenen Bilde. Es könne zweitens im Zusammenhang mit dem Kaiser-Denkmal eine Ruhmeshalle Oesterreichs, ein Pantheon, den neu erstarkten Staatsgedanken verkörpernd, durch den Zeitpunkt der Entstehung auch ein Denkmal des Weltkrieges bildend, erbaut werden. „Vor der Ruhmeshalle, die sich auf großartiger Treppen-Anlage entwickelt und deren Substruktionen etwa bis zur Höhe des ersten Stockwerkes der Museen zu denken sind, erhebt sich das Kaiser-Denkmal, durch den monumentalen Unterbau und Hintergrund hinausgeschoben und mit der Ruhmeshalle verbunden das Platzbild beherrschend und abschließend.“ Der Straßenverkehr wäre abzulenken und es könnte auf dem rückwärtigen Gelände ein neues Hofstall-Gebäude mit Sammlungen errichtet werden.

Ein zweifellos künstlerisch und inhaltlich sehr fruchtbarer Gedanke. Nur dürfte kein römisches Viktor Emanuel-Denkmal daraus werden.

Schließlich hat auch Hugo Lederer, der ausgezeichnete Schöpfer des Hamburger Bismarck-Denkmales, zu der großen Denkmalfrage Stellung genommen. Er will ein abschließendes Urteil über den Vorschlag Wagner's nicht fällen, bevor er diesen kennt. Er meint aber allgemein, es sei immer gewagt, Gegenstücke zu schaffen. Das Maria Theresia-Denkmal könne trotz seiner Größe zu keiner Wirkung gelangen. Es sei zu einer festen Gewohnheit geworden, Denkmäler in die Mitte von Plätzen zu stellen. Ein Denkmal, das sich an ein Gebäude lehne, könne sich so wirkungsvoll und doch harmonisch in seine Umgebung einfügen. Hätte man das Maria Theresia-Denkmal knapp an die Ring-Straße gestellt oder es ganz zur Lasten-Straße (Museums-Straße) hingerückt, so wäre die Wirkung ungleich besser gewesen. Den weiten Platz hätte man nach seiner Ansicht durch Brunnen-Anlagen gestalten können.

Gegenüber der Forderung von Otto Wagner, daß das Denkmal den Inhalt der Regierung des verstorbenen Kaisers, die Neugestaltung Oesterreichs und selbst den Weltkrieg zum Ausdruck bringen müsse, meint Lederer, ihm scheine es, daß es dem Wesen des Kaisers mehr entspreche, einen stillen Alt-Wiener Platz zu suchen und ihm dort ein Denkmal zu setzen. Doch sei auch in Betracht zu ziehen, was er für das Stadtbild getan habe. Da die Ring-Straße sein Werk sei, so sei es begreiflich, daß man ihn gerade an dieser Stelle pomphaft ehren möchte. Nur bringe das große Gefahren. Es sei allen Zeiten des Aufschwunges, eines erhöhten nationalen Empfin-



Entwurf für den Ausbau der Holburg und die Hofmuseen. Nach einer Zeichnung von G. Semper und K. von Hasenauer. Blick in die Gesamtanlage von der Museum-Straße her.

dens gemeinsam, daß sie sich an äußerlichem Aufwand nicht genug tun können. Die Einigung Deutschlands habe das überladene, „unverantwortliche“ Denkmal Kaiser Wilhelms in Berlin gezeitigt, und die Einigung Italiens das Denkmal Viktor Emanuels in Rom, das eine einzig dastehende Häufung von Geschmacklosigkeiten bedeute. Hugo Lederer weist dem gegenüber auf zwei Schulbeispiele guter Denkmäler in denselben Städten hin, auf das Denkmal des Großen Kurfürsten von Schlüter und auf das Reiterstandbild des Marc Aurel, beide nur 4 m hoch gegen 9 m des Reiterstandbildes Kaiser Wilhelms I. Und doch bei viel geringeren Abmessungen diese überwältigende Wirkung und die gleiche Wirkung beim Colleoni und Gattamelata. Den Krieg in Beziehung zur Kunst zu bringen, sei in diesem Fall schwer möglich. Wien habe einige so schöne Werke in dem Denkmal für Kaiser Josef, den beiden Denkmälern auf dem Helden-Platz und dem Denkmal für Kaiser Franz, die zeigen, wie einfach und ohne die geringste Großmannssucht solche Probleme sich lösen lassen. Kraftvolle Einfachheit und Größe seien die ausschlaggebenden Eigenschaften; aber Größe sei nicht Masse, Größe sei Konzentration. „Schärfstes Erfassen und Zusammenfassen des Gegebenen;

Zusammenballen aller Kräfte zu einem Kraftzentrum, in dem sie, gesteigert, in sich geschlossen, einander die Wage halten und wirksam werden.“ Bei dem Bismarck-Denkmal in Hamburg und dem Völker-Schlacht-Denkmal in Leipzig sei der große Maßstab gestattet gewesen, weil diese Denkmäler eine in sich geschlossene Masse bilden, die außerhalb des Städtebildes liegt. „Sie geben sich selbst das Maß!“

Hat Lederer mit diesen Erwägungen so sehr Unrecht, wird man ihm nicht vielmehr fast durchweg zustimmen können? Dennoch wäre eine Denkmal-Anlage auf dem zukünftigen Kaiser-Forum in Wien nach anderen Gesichtspunkten zu beurteilen, als alle die genannten Reiterstandbilder. Als Lederer das Kaiser Friedrich-Denkmal für Aachen in Form eines kraftvollen Reiterstandbildes und im Sinne der großen Werke der Renaissance geschaffen hatte, nahm er für die Aufstellung zwei Plätze bei dem wieder hergestellten gotischen Rathaus in Aussicht, weil das Denkmal nach seiner Ansicht hier in engster Harmonie mit dem gegebenen Raum gestanden haben würde und so zur größten Wirkung gekommen wäre. Auf Anordnung der Stadt Aachen steht es jedoch auf einem großen, freien Platz und hat dadurch viel an Wirkung eingebüßt. Das wäre auch das Schicksal eines Reiterstandbildes auf dem Äußeren Burg-Platz, wenn es ohne begleitende Nebenwerke aufträte. Der Gedanke, daß dieser Platz mit seiner baugeschichtlichen Bedeutung für das neue Wien und damit für

das neue Oesterreich der gegebene Ort für das Kaiser-Denkmal sei, dürfte mehr und mehr Stimmen auf sich vereinigen. Dabei ergeben sich jedoch immer noch eine Reihe von Möglichkeiten für verschiedene Stellen dieses Platzes und damit für die Ausbildung des Denkmals an sich. Es ist aber auch nicht ausgeschlossen, daß sich noch andere Oertlichkeiten in Wien oder seiner nächsten Umgebung finden ließen, an denen eigenartig gestaltete Denkmäler von innerer Kraft den Ruhm des Oesterreich der zweiten Hälfte des 19. und des Anfanges des 20. Jahrhunderts verkünden könnten.

Die hier möglichen Gedanken zu wecken, empfiehlt sich der Anruf der gesamten österreichischen Künstlerschaft auf dem Weg eines völlig freien und uneingeschränkten Wettbewerbes. Die Aufgabe hätte zunächst lediglich darin zu bestehen, Gedanken über ein Kaiser Franz Josef-Denkmal hervor zu rufen. Ort, Form, Inhalt, Material und Kosten des Denkmals wären an keinerlei Vorschriften zu binden, sondern dem freien Ermessen der Künstlerschaft zu überlassen. Auf der Grundlage der so erlangten Klärung der Aufgabe könnte zur Bearbeitung dieser selbst geschritten und einem weiteren Wettbewerb die Denkmal-Aufgabe im engeren Sinn anvertraut werden. Aus einer solchen Filtration entstünde dann das Denkmal des neuen Oesterreich und das Erinnerungsmal an seinen großen Schöpfer Franz Josef I. —

Albert Hofmann.

Vermischtes.

Techniker als Bürgermeister. Die in lebhafter Entwicklung stehende, z. Zt. etwa 90–100000 Einwohner zählende Industriestadt Königshütte im oberschlesischen Kohlen- und Eisen-Industriegebiet hat ihren bisherigen Stadtbaurat Brühl zum I. Bürgermeister, d. h. zum obersten Leiter des Gemeinwesens gewählt. Am 1. Oktober 1909 trat Brühl, der bis dahin als Militär-Bauinspektor in Trier tätig gewesen war, sein Amt als Stadtbaurat an und hat seitdem für die bauliche Entwicklung der Stadt Bedeutendes geleistet. Seine besondere Befähigung als Verwaltungs-Beamter hat er außerdem in längerer Vertretung des erkrankten Oberbürgermeisters unter den schwierigen Verhältnissen des Krieges erwiesen. Seine Wahl erfolgte einstimmig ohne Ausschreibung der Stelle. Der Gewählte ist ein geborener Ostpreuße und steht z. Zt. im 47. Lebensjahr.

Die Wahl ist ein erfreuliches Zeichen der Anerkennung technischer Bildung und praktischer Betätigung, von deren Zusammenwirken man in diesem besonderen Fall bei den schwierigen Aufgaben, die von der Stadtgemeinde gegenüber einer zahlreichen Arbeiterschaft und einer kraftvollen Großindustrie zu erfüllen sind, Ersparnis erwarten darf.

Zum 70. Geburtstag von Theodor Böhm. Am 17. Februar d. Js. konnte der frühere Lehrer an der Technischen Hochschule zu Dresden, Geh. Hofrat Prof. Theodor Böhm die Feier seines 70. Geburtstages begehen. In Cleve geboren, genoß Böhm, frühzeitig verwaist, seine Erziehung in Berlin und erhielt hier auch seine fachliche Ausbildung an der Bau-Akademie. Nach Ablegung seiner Staats-Prüfungen trat er in den Dienst der preuß. allgemeinen Bauverwaltung, verlebte, der deutschen Botschaft zugeteilt, mehrere glückliche Jahre in Rom und trat nach seiner Rückkehr in den Dienst der Garnison-Bauverwaltung über. Seine freundschaftlichen Beziehungen zu Dr.-Ing. M. Koenen, dem Direktor der A.-G. für Beton- und Monier-Bau in Berlin, führten ihn dann in der Entwicklungszeit dieser Bauweise der Bau-Industrie zu. Als Vertreter der Gesellschaft siedelte Böhm Anfangs der 90er Jahre v. Jahrh. nach Dresden über und hat sich dort als Leiter des sächs.-thüring. Zweiggeschäftes genannter Gesellschaft um die Einführung der neuen Bauweise große Verdienste erworben. Von bedeutenden Ausführungen des Betonbaues, die unter seiner Leitung entstanden sind, seien hier nur die Viadukte der Eisenbahnlinie Altenburg—Langenleuba*) und die sehr bemerkenswerten Eisenbeton-Konstruktionen der wieder hergestellten Kreuz-Kirche in Dresden**) genannt, die Böhm später beide selbst in der „Deutschen Bauzeitung“ veröffentlicht hat. Im Jahr 1901 schied Böhm, einer Berufung an die Technische Hochschule Dresden folgend, aus dieser praktischen Tätigkeit wieder aus und

übernahm den Lehrstuhl für Baukonstruktionen des Hochbaues, den er als ein geschätztes Mitglied der Dresdener Hochschule ein Jahrzehnt lang inne gehabt hat, bis gesundheitliche Rücksichten ihn i. J. 1912 zur Niederlegung seines Lehramtes veranlaßten. Neben seiner erfolgreichen Lehrtätigkeit war Böhm aber auch als Konstrukteur und Berater bei schwierigen Hochbau-Ausführungen tätig, so u. a. für die konstruktive Ausgestaltung des von Dülfer erbauten Stadt-Theaters in Lübeck. Als Fachschriftsteller ist Böhm unseres Wissens nur vereinzelt hervor getreten. Eine größere, gediegenere Arbeit ist sein „Handbuch der Holzkonstruktion des Zimmerers mit besonderer Berücksichtigung des Hochbaues****), das 1911 anstelle des veralteten Wanderley'schen Werkes erschienen ist und den Holzbau vom theoretischen, praktischen und baukünstlerischen Standpunkt eingehend und nach neuzeitlichen Grundsätzen behandelt. Unserer Deutschen Bauzeitung war und ist Böhm ein allezeit zuverlässiger Freund und ein Förderer unserer Bestrebungen. —

Fr. E.

Chronik.

Eine Gustav-Adolf-Kirche in Gustavsburg bei Mainz wurde am 10. Dez. 1916 geweiht. Die nach dem Entwurf des Geh. Baurats Prof. F. Pützer in Darmstadt errichtete Kirche mit zwei Gemeindesälen, Lesezimmer, Werkstätte für die Jugend-Vereinigung und Pfarrhaus, liegt an der Landstraße Darmstadt-Mainz gegenüber dem vor 20 Jahren errichteten kleinen Betsaal. In dem 35 m hohen Turm mit reichgegliedertem Schieferhelm ist ein Gedächtnisraum für gefallene Krieger ausgebaut. Der Kirchenraum mit seiner flachen Holzdecke kann durch zwei Säle erweitert werden und ist von Prof. P. Rößler in Dresden ausgemalt worden, der auch das Bild in der flachen Altarnische und die Entwürfe zu den Glasfenstern fertigte. Der Grundriß des Kirchensaales ist ein an den Ecken abgeschragtes Rechteck, an dessen Schmalseite Altar und Kanzel und an der einen Längsseite die Orgel angeordnet sind. Der Kirche soll später noch ein größerer Gemeindesaal und Schwester-Wohnungen angegliedert werden. Die Bauleitung besorgte das großh. Hochbauamt in Mainz.

Das Geschäftshaus der Lebensversicherungs-Gesellschaft Arminia in München, das im Jahr 1913 auf einem Gelände an der Barer-Straße nördlich des Karolinen-Platzes nach den Entwürfen von German Bestelmeyer in Charlottenburg zu erbauen beschlossen wurde, ist während des Krieges im Äußeren und Inneren nahezu vollendet worden. Es zeigt in beiden Teilen eine große monumentale Haltung, die der Ausdehnung entspricht, welche die Gesellschaft seit ihrer Uebersiedelung aus der Elisen-Straße in den Neubau erfahren hat.

Ein Denkmal für Kaiser Franz Josef I. in Agram ist vom Kroatischen Landtag zu errichten beschlossen worden. Das Denkmal solle dem großen Herrscher gelten, unter dessen Regierung sich das kroatische Volk den Weg zur politischen und kulturellen Entwicklung gebahnt habe.

Inhalt: Denkmalfragen in Deutschland und Oesterreich. (Schluß.) — Vermischtes. — Chronik. —

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., in Berlin.
Für die Redaktion verantwortlich: Albert Hofmann in Berlin.
Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg. P. M. Weber in Berlin.

*) Deutsche Bauzeitung „Mitteilungen über Zement-, Beton- und Eisenbetonbau“ Jahrgang 1904, S. 37.

**) Deutsche Bauzeitung 1905, S. 457.

*** Deutsche Bauzeitung 1911, S. 839.



DIE TÄTIGKEIT DES WESSOBRUNNER STUK-
 KATORS JOHANN MICHAEL FEICHTMAYR
 IN WÜRTTEMBERG. * VON Dr. W. P. FUCHS
 IN STUTTGART. * PFARRKIRCHE AD SS.
 COSMAM ET DAMIANUM IN GUTENZELL. *
 DEUTSCHE
 ***** BAUZEITUNG *****
 *** 51. JAHRGANG 1917. ** NO. 16. ***



DEUTSCHE BAUZEITUNG

51. JAHRGANG. № 16. BERLIN, DEN 24. FEBRUAR 1917.

Die Tätigkeit des Wessobrunner Stuckators Johann Michael Feichtmayr in Württemberg.

Ein Beitrag zur Charakterisierung der Kunst der Gebrüder Feichtmayr aus Wessobrunn.

Von Dr.-Ing. Willy P. Fuchs in Stuttgart.

In den Einfluß auf die Kirchenbaukunst des württembergischen Oberschwaben zur Barock- und Rokokozeit teilen sich die Meister vorarlberger und oberbayerischer Herkunft. Beide Künstlergruppen haben hier bedeutende Schöpfungen hervorgebracht. So stammen von den Vorarlbergern die Kirchen auf dem Schönenberg bei Ellwangen, in Obermarchtal, zu Friedrichshafen (früher Buchhorn), Tannheim, Weißenau, Roth a. d. Roth, Weingarten und Wiblingen. Die Werke der oberbayerischen Meister, an Zahl wohl geringer, an künstlerischer Bedeutung den Vorarlbergern mindestens ebenbürtig, sind: die Klosterkirchen von Ochsenhausen und Ziefalten, beide von Joh. Michael Fischer (1691–1766) und die Kirchen des Meisters Dominikus Zimmermann (1685 bis 1766) in Sießen und Steinhausen. Die letztere ist eine zentralovale Anlage, deren selbst für jene Zeit auffallende Freiheit der Komposition wohl dem Umstand zuzuschreiben ist, daß ihr Erbauer, von Haus aus Stuckator, zu dieser Raumform vom rein dekorativ-malerischen Standpunkt aus kam, also wohl unabhängig von ähnlichen Schöpfungen früherer Baukünstler¹⁾. Und Steinhausen ist eine der wenigen Kirchen, die auch im Aufbau den Charakter des Rokokostiles tragen, während sich ja sonst seine Anwendung auf die Ausschmückung mittelalterlicher oder barocker Räume beschränkte. Dominikus Zimmermann aus Landsberg gehört der Schule der Wessobrunner Stuckatoren an, deren kunsthistorische Bedeutung zuerst erkannt zu haben sich als Verdienst der Münchener Gelehrte Gg. Hager²⁾ zuschreiben darf. Ihre Dekorationskunst hat weit über die Grenzen ihrer Heimat hinaus und so auch im benachbarten württembergischen Schwaben Verbreitung gefunden. Die meisten Kirchen jener vorarlberger und oberbayerischen Meister verdanken ihnen ihre Ausschmückung. Die Tätigkeit der Wessobrunner Schule erstreckt sich über ein volles Jahrhundert und es läßt sich an ihren Werken die ganze Wandlung des Ornamentstiles vom frühen Barock bis zum Klassizismus verfolgen. Beinahe von jeder Stufe seiner Entwicklung besitzen wir in Württemberg mit die schönsten Beispiele: Frühbarock von Johann und Franz Schmuze in Obermarchtal (1689) und in Friedrichshafen (1700); Frührokoko ebenfalls von Franz Schmuze in Weingarten (1720); Hochrokoko von J. M. Feichtmayr in Ziefalten (1752) und Gutenzell (1755) und von Johann Georg Gigl in Isny (1757); und endlich Klassizismus von Franz Xaver Feichtmayr in Roth (1786) und von Th. Scheidhauf in Neresheim (1775) und in Ochsenhausen (1789).

Die Eigenart der Wessobrunner Stuckatoren ist wohl am stärksten ausgeprägt bei ihren Werken der frühbarocken Zeit, die sich eng an die Arbeiten italienischer Künstler in München (besonders in der Theatiner-Kirche) anschließen. Die Merkmale ihrer damaligen Ornamentik sind: Unterordnung unter die architektonische Gliederung; kräftige und gleichmäßige Relieffierung mit stark unterschrittenem Blattschnitt und geschlossener Aneinander-

reihung der Blattgruppen; sparsame und unauffällige Verwendung figuraler — in der Zeichnung mangelhafter — Einzelheiten als Teil der ornamentalten Verzierungen. Im Hochbarock wird das Relief schwächer und ungleichmäßiger, die Einzelbehandlung schwächtiger und zarter (die Akanthusblätter zwar noch stark unterschritten, aber weniger geschlossen als früher und in dünnere Ranken auslaufend), auch verschwinden die Figuren bald gänzlich. Das Frührokoko bringt dann die Vorherrschaft des französischen Einflusses in Form von stilisiertem Bandwerk und gegitterten Feldern, verbunden mit leichter Tönung des Grundes. Auch das entwickelte Rokoko steht anfangs noch im Zeichen der französischen Rocaille (Spiegel mit Netzwerk, geflammte und gezackte, muschelförmige und überschäumende Wellen-Ornamente), macht sich aber mehr und mehr frei von ihr und wächst sich schließlich zum deutschen Rokoko aus mit seinem breiteren und kräftigeren Relief und der stilisierten³⁾ Phantastik seiner Komposition. Insbesondere in Oberbayern sind die ländlichen Klöster die Träger deutscher Kunst, während die von französisch gebildeten Hof-Architekten erstellten Schloßbauten nach wie vor der Rocaille als Domäne verbleiben. Charakteristisch für das Hochrokoko ist das Wiederauftreten figuraler Einzelheiten, die aber nun viel freier und selbständiger behandelt sind, als zur Zeit des Frühbarock. Ganz und gar unter französischen Einfluß gerät dann die klassizistische Ornamentik, deren Hauptelemente sind: dünne Blumengewinde, Flechtbandmuster (der Brüstungen), Urnen als Bekrönung und daneben Farblosigkeit der Fläche (Grund und Relief) wie beim Barock.

Johann Michael Feichtmayr gehört der großen Familie gleichen Namens an, die seit dem Jahre 1639 in der Pfarrei Wessobrunn ansässig war. Nicht weniger als 17 Familien Feichtmayr sind in den dortigen Familien-Registern des 17. und 18. Jahrhunderts eingetragen. Johann Michael, geboren im Jahre 1709 in Haid, schlug, wie auch andere Wessobrunner, mit seinem Bruder Franz in Augsburg seinen Wohnsitz auf. Beide waren von dort aus an zahlreichen Orten Bayerns und der Nachbarländer tätig. Ihre Kunst ist, wie später eingehend erläutert, stark beeinflusst durch zeitgenössische Ornamentstiche, die in großer Zahl seit dem Anfang des 18. Jahrhunderts in Augsburg erschienen sind. Sie haben zum Teil gemeinsam, zum Teil einzeln gearbeitet in der Theatiner-Kirche

¹⁾ Die Ovalekirchen Vignola's und Fischer's von Erlach und die — von der mittelalterlichen Gereonskirche (Köln) ausgehenden — Zentral-Kirchen der fränkischen Barockmeister.

²⁾ In seiner Abhandlung: „Die Bautätigkeit und Kunstpflege im Kloster Wessobrunn und die Wessobrunner Stuckatoren“, München 1894.

³⁾ Die weitverbreitete Meinung, dem deutschen Rokoko sei, im Gegensatz zum französischen, ein stärkerer Naturalismus eigen, beruht m. E. auf einem Irrtum. Vielmehr halte ich das Gegenteil für richtig, denn die Rocaille verwendet ihre heimische Flora (Flieder, Apfel- und Kirschbaum, Jasmin, Goldregen, Sonnenblumen u. a.) viel naturgetreuer und ausgiebiger, als die deutsche Rokoko-Ornamentik, deren bevorzugteste Dekorationsmittel eben jene phantastischen, aber stark stilisierten Muschel- und Wellen-Ornamente bilden.

zu München, sowie in den Kirchen von Diessen, Indersdorf, Neustift bei Freising, Ottoheuren, Roth am Inn, Thierhaupten, Vierzehnheiligen und Raitenbuch.

In Württemberg⁴⁾ verdanken Johann Michael Feichtmayr ihren dekorativen Schmuck die Klosterkirchen

⁴⁾ Die Beschreibung der Arbeiten Feichtmayr's in dem benachbarten Hohenzollern und Baden (Pfarrkirche in Sigmaringen, St. Anna-Kirche in Halgerloch, Kirche in Klosterwald, Stiftskirche in Säckingen) behalte ich mir für einen späteren Zeitpunkt vor.

⁵⁾ U. a. in: „Kunst- und Altertumsdenkmale im Königreich Württemberg“ und in den württembergischen Oberamtsbeschreibungen.

Vermischtes.

Wissenschaft, Kunst, Technik und Krieg. In den letzten Tagen haben bedeutsame Kundgebungen stattgefunden über das Verhältnis von Wissenschaft, Kunst und Technik zum Krieg. Die Technischen Hochschulen des Deutschen Reiches haben an Kaiser Wilhelm II. aus Anlaß seines Geburtstages folgendes Telegramm gerichtet:

„Unter dem Eindruck der flammenden und entflammenden Worte Eurer Kaiserlichen Majestät feiert das deutsche Volk dankerfüllten Herzens das Geburtsfest seines Kaisers. Es ist durchdrungen von dem heiligen Zorn und dem unbeugsamen Siegeswillen, dem freudigen Vertrauen auf die deutsche Kraft, die den Uebermut seiner Feinde brechen, ihren Ränken den verdienten Lohn geben wird. Nicht zuletzt ist an Deutschlands Pflegestätten technischer Wissenschaft dieser Geist lebendig. Aus ihm heraus beeseelt sie das unerschütterliche Wollen, all ihre Kräfte mit einzusetzen für des Vaterlandes Ehre, Freiheit und Größe, für den endgültigen Sieg. Der Gott, der Eisen wachsen ließ, segne auch fortan unsere Waffen, segne das deutsche Volk und Euer Majestät, seinen kraftvollen Führer!“

Der Kaiser ließ an die Münchener Technische Hochschule, als den derzeitigen Vorort der deutschen Technischen Hochschulen, nachstehende telegraphische Antwort ergehen:

„Die Technischen Hochschulen des Deutschen Reiches haben Mich an Meinem heutigen Geburtstage durch ihre vereinigten Glückwünsche und den Ausdruck vaterländischer, zu jedem Opfer bereiter Gesinnung außerordentlich erfreut. Mit meinem herzlichsten Dank gebe Ich zu erkennen, wie glänzend sich gerade die technischen Wissenschaften im jetzigen, für die Zukunft des Vaterlandes entscheidenden Kriege bewährt haben.“

Eine ähnliche Kundgebung hat in diesen Tagen in Oesterreich stattgefunden. Hier haben die Universitäten, die technischen Hochschulen und die Akademie der bildenden Künste dem jungen Kaiser Karl gehuldigt, und es sind dabei bedeutsame Worte gewechselt worden. Der Vertreter der Universitäten sprach es dankbar aus, daß diesen die Möglichkeit und die Mittel geboten wurden, aus räumlicher und geistiger Enge binnen wenigen Jahrzehnten in stetiger Entwicklung innerlich und äußerlich emporzuwachsen zu würdigen Heimstätten wahrhaft wissenschaftlicher Lehre und freier Forschung. Doch sei die Aufwärtsbewegung noch lange nicht am Endpunkt oder auch nur an einen Ruhepunkt des Fortschrittes gelangt.

„Die ungeheure Triebkraft der Wissenschaft führt zu immer neuen Erkenntnissen; das dringende Verlangen, die Ergebnisse der gelehrten Forschung für die Hebung der geistigen und sittlichen Kräfte des Staates, für Volksgesundheit, Rechtspflege und allgemeine Wohlfahrt nutzbar zu machen, verlangt immer neue Anpassungen der Arbeitsweise und des Unterrichtsbetriebes, und wir sehen im Geiste voraus, daß der von der Zukunft geforderte Ausbau des Hochschulwesens im nächsten halben Jahrhundert unsere Universitäten ebenso hoch über den jetzigen Zustand hinausheben wird, wie es die Entwicklung der letzten fünfzig Jahre gegenüber der Zeit vor 1848 getan hat.“

Kaiser Karl erwiderte darauf unter Anderem:

„Die Gegenwart hat den Wert und die Bedeutung der Wissenschaft für das Wohl und den Schutz des Staates und seiner Völker deutlich dargetan und hat zugleich auch ihre sittliche veredelnde Kraft stärker denn je offenbart. Den Traditionen Meines Hauses folgend, werde ich es als Meine vorzügliche Regentensorge betrachten, geistige Interessen und Bestrebungen zu unterstützen und zu fördern, und Ich hege den festen Willen, daß auch künftig der innere und äußere Ausbau der hohen Schulen fortgeführt werde, damit sie sich als Stätten wissenschaftlicher Forschung und als Anstalten für das gelehrte Berufsleben in stets vollkommener Weise ihren Aufgaben widmen können: Dem Ringen nach Wahrheit und der Erziehung zu edelster Sittlichkeit.“

Auf die Huldigungen der technischen Hochschulen und der drei Kunstakademien Oesterreichs erwiderte der Kaiser:

von Gutenzell und von Zwiefalten, sowie die Kapelle von Gossenzugen. Es hieß den Rahmen der vorliegenden Abhandlung überschreiten, wollte ich hier näher auf die Baugeschichte und die Einzelheiten des architektonischen Aufbaues der genannten Kirchen eingehen, um so mehr, als Beides schon anderwärts⁵⁾ erschöpfend behandelt ist. Ich kann mich also darauf beschränken, nur so viel davon zu erwähnen, als für das Verständnis des Zusammenhanges von Architektur und Dekoration erforderlich ist. — (Fortsetzung folgt.)

„Wenn es eines Beweises bedurft hätte, welche große Bedeutung der Technik für die wirtschaftliche und die Wehrkraft des Reiches innewohnt, so hat der gegenwärtige Krieg diesen Beweis offensichtlich erbracht.“

Auch mit dem hoffentlich in nicht zu ferner Zeit zu gewärtigenden Frieden wird der technische Arbeit ein weites, zugleich jedoch dankbares Feld erwachsen. Es wird der Heilung zahlreicher durch den Krieg geschlagener Wunden gelten; der opferfreudigen Bevölkerung soll wieder jener Wohlstand, sollen jene Lebensgüter zurückgegeben werden, auf die sie berechtigten Anspruch hat; dem Staate werden zahlreiche Leistungen zur Lösung gewaltiger Aufgaben obliegen. Dazu bedarf es der immer vollkommeneren Hebung aller Schätze des Bodens und der stets gesteigerten Beherrschung der Naturkräfte.

Ich bin überzeugt, daß es der nimmermüden Schaffenskraft und stets bereiten Erfindungsgabe, welche sich in den Hochschulen technischer Richtung konzentrieren, beschieden sein wird, für alle diese Gebiete Wertvolles im Dienste des allgemeinen Wohles zu leisten. Die Pflege aber, welche die bildenden Künste an den Akademien zugleich in pietätvoller Anlehnung an die Vergangenheit wie in rastlosem Streben nach den Schönheitsidealen der Zukunft erfahren, verbürgt den lebenden und den kommenden Geschlechtern, daß ihr Dasein auch künftig jenes edlen Schmuckes nicht entraten wird, der in österreichischen Landen stets zu reicher Blüte gedieh.“ —

Wohnungsgesetz und Baugewerbe. Zu dem neuen Entwurf eines preußischen Wohnungsgesetzes hat der „Innungs-Verband Deutscher Baugewerksmeister“ eine Eingabe an das preußische Abgeordnetenhaus und an die kgl. Staatsregierung gerichtet. Es werden darin eine Reihe von Aenderungs-Vorschlägen insbesondere auch zur Regelung der Wohnungsaufsicht gemacht. Auch wird die Einführung der Rentenform zur Abtragung von Anlagebeiträgen vorgeschlagen. Grundsätzliche Darlegungen sind ferner der Frage der Förderung der gemeinnützigen Baugenossenschaften gewidmet. Die durch den Krieg entstandenen äußerst schwierigen Verhältnisse auf dem privatwirtschaftlichen Baumarkt und im städtischen Haus- und Grundbesitz werden dabei ebenso untersucht, wie Fragen des Kleinwohnungswesens im Allgemeinen und der Kleinwohnungs-Siedelungen für Kriegsbeschädigte im Besonderen. In Uebereinstimmung mit den Beschlüssen auf seinen früheren Haupttagungen tritt der Innungs-Verband schließlich für eine völlige Gleichberechtigung der privatwirtschaftlichen Unternehmungen der Wohnungs-Erstellung mit den gemeinnützigen Baugenossenschaften ein und zwar sowohl in Bezug auf die Hergabe billiger Gelder aus öffentlichen Mitteln, Ueberlassung von Bauland zu niedrigen Preisen, wie auch in Bezug auf Vergünstigungen in steuerlicher Hinsicht und bei Stempelgebühren. —

Inventarisierung der Kunstdenkmäler des Departements Aisne. Nach Mitteilungen der Universitäts-Bibliothek in Straßburg hat in der Zeit von Oktober 1914 bis Ende 1915 ein höherer deutscher Offizier die reichen Kunstschatze des von den deutschen Truppen besetzten französischen Departements Aisne nach den heutigen kunstwissenschaftlichen Grundsätzen aufgenommen und seine Arbeit der Bibliothek der Universität Straßburg übergeben. Der Verfasser — so berichtet das „Korrespondenzblatt des Gesamtvereins deutscher Geschichts- und Altertums-Vereine“ — fand in seinem Quartier das vierbändige Werk von Edouard Fleury: „Antiquités et monuments du département de l'Aisne“, und da er schon früher sich viel mit kunstwissenschaftlichen Studien abgegeben hatte, so fing er an, an der Hand des Werkes die darin erwähnten Kunstdenkmäler an Ort und Stelle zu studieren. Er entdeckte, daß Fleury zwar sehr schön über diese Werke zu sprechen wußte, aber die eigentlichen Grundlagen wissenschaftlicher Erkenntnis, wie sie ein Denkmal-Inventar nach deutschen Begriffen verlangt, ausgelassen hatte. Fleury spricht über die Kirchen, hat aber Grundriß-Zeichnungen und sonstige Pläne nicht beigegeben. Auch die zahlreichen Taufsteine des Departements aus romanischer und gotischer Zeit hat er nicht berücksichtigt. So machte

sich der Deutsche an die Arbeit, die Lücken auszufüllen, und er hat während der Zeit seiner Ruhestellung 321 Kirchen untersucht; außerdem 20 vorgeschichtliche Wohnplätze, 11 mittelalterliche Burgen und Schlösser. Von den meisten Kirchen, Schlössern und Befestigungen sind Grundrisse aufgenommen. Desgleichen sind über 100 Taufsteine in Zeichnungen dem Werk beigegeben. Für die vorgeschichtlichen Wohnplätze bot sich Gelegenheit, bei Anlage der deutschen Befestigungsstellen Querschnitte anzufertigen. Ebenso hatte der Deutsche ein offenes Auge für die Römerstraßen, die das Departement durchziehen, und hat sie sorgfältig in Karten größten Maßstabes eingetragen. Gleichzeitig hat der Verfasser selbst und durch seine Mitarbeiter Photographien der Denkmäler angefertigt und diese in einem umfangreichen Band seinem Werk beigegeben. —

in einigen Stichen dargestellt, vor allem auf dem Porträt des Königs Stanislaus August im Krönungsornament, das im Warschauer Magistrat verwahrt wird. Es enthält ein Fragment des Königlichen Thrones, nach dem man das Ganze wieder herzustellen in der Lage sein wird. Einzelne Thronfragmente wurden nach dem Porträt abgezeichnet. Farbe und andere Einzelheiten bereits festgelegt. Vielleicht erbringt ein Preisausschreiben einen historisch getreuen Entwurf für Thron und Thronsaal. Auch den Reichstagssaal nach alten Bildern wiederherzustellen wäre ein leichtes. Dasselbe gilt von der schönen kgl. Bibliothek, die ebenso wie der Reichstagssaal als Kaserne benutzt und von der Soldateska arg zerstört wurde. Dank den Bemühungen des städtischen Schloß-

Kommandanten, Architekten Skorewicz, ist es gelungen, diesen Saal in seiner alten Pracht wieder herzustellen; die Kalkübertünchung der Wände wurde entfernt und der alte kunstvolle Stuck kam zum Vorschein.

Reichs-Verkehrs-Amt. In einem Leitartikel der „Frankfurter Zeitung“ vom 9. Febr. 1917, der die Besprechung der bayerischen Pläne zur Kanalverbindung von Donau, Main und Rhein zum Gegenstand hat, wird ausgeführt, daß sich im Anschluß an diese Wasserstraßen Aufgaben ergeben, die über den Bereich des Einzelstaates hinaus reichen und das Reich als solches angehen, ja wohl auch über die Reichsgrenzen hinaus sich erstrecken. Da das Reich nach dem Plan Bayerns zur Finanzierung der neuen Wasserwege heran gezogen werden soll, so läge darin ein Zugeständnis an den Gedanken, an der Selbständigkeit der bayerischen Verkehrs-Einrichtungen nicht unter allen Umständen fest zu halten. Es träte somit das ein, was schon voraus gesagt wurde, daß früher oder später die natürlichen Verhältnisse von selbst zu einem Aufgeben der starren Absonder-

ung der Einzelstaaten im Verkehr führen müßten. Die Aufgaben, die ihrer Natur nach vor den Landesgrenzen nicht Halt machen können, ständen nicht vereinzelt da und würden nach dem Krieg in vielfacher Form die Zentralstellen beschäftigen. Die einzelstaatlichen Verkehrs-Interessen dürften über kurz oder lang eine Zusammenfassung notwendig machen, sodaß es zweckmäßig wäre, schon jetzt an die Schaffung eines arbeitsfreudigen Reichs-Verkehrs-Amtes zu denken. Das wäre ein bedeutungsvoller Schritt auf dem Wege zu dem Gedanken Kirchhoff's. —

Das Bauverbot der Generalkommandos. Der „Bund Deutscher Architekten“ ist auf eine Eingabe an das preussische Kriegsministerium benachrichtigt worden, daß die Einstellung der Prüfung und Genehmigung von Bauplänen seitens der Baupolizeibehörden nicht verfügt worden sei. Hinsichtlich mehrerer, vom B. D. A. mitgeteilter Fälle, in denen die Prüfung der Pläne dennoch abgelehnt



Denkmal für den Freiheitskämpfer Freiherrn von Blomberg am ehemaligen Friedhof vor dem Königs-Tor in Berlin. Architekt: Professor Otto Kuhlmann in Charlottenburg.

Ein Denkmal für den Freiheitskämpfer Freiherrn von Blomberg am ehemaligen Friedhof vor dem Königs-Tor in Berlin. (Hierzu die nebenstehende Abbildg.) Das Denkmal wurde errichtet für den Freiheitskämpfer

Frhrn. von Blomberg, welcher am 20. Februar 1813 vor dem Königs-Tor in Berlin als Erster den Tod fand. In der Mauer des Kirchhofes, der sich früher vor dem Königs-Tor befand, war eine Sandsteinplatte angebracht, welche die Stelle kennzeichnete, wo der Freiheitsheld begraben lag. Später, als der Friedhof aufgehoben wurde, blieb ein Stückchen der Mauer mit der Grabplatte als Erinnerung an den Freiheitskämpfer bestehen. Als vor einigen Jahren der unmittelbar am Bürgersteig stehen gebliebene Rest der Kirchhof-Mauer mit der Grabplatte schon arg verwittert war, entschlossen sich Landsleute des Gefallenen, ihm ein neues, würdiges Denkmal zu setzen. Mit dem Entwurf zu demselben wurde der Architekt Prof. Otto Kuhlmann in Charlottenburg beauftragt, der sich seines Auftrages in der in der Abbildung zu erkennenden vortrefflichen Weise entledigte. Das Denkmal ist von der ursprünglichen Grabstätte um etwa 20 m entfernt in den Anlagen vor der St. Bartholomäus-Kirche errichtet worden. Als Material wurde fränkischer Muschelkalkstein gewählt. —

Wiederherstellung des Königsschlusses in Warschau. In Warschau wird dem „Schw. Merk.“ zufolge lebhaft die Erneuerung des Königsschlusses betrieben. Die Russen haben das Schloß als ein kunstvolles, aber leeres Gefäß zurückgelassen. Es verblieben — außer Möbeln geringen Wertes in den zuletzt von den Generalgouverneuren benutzten Gemächern, einigen Kanapees im Säulensaal, einem großen Kronleuchter im Musiksaal, sowie einer großen Marmurvase im Säulensaal — nichts. Nur die Einrichtung einer orthodoxen Kapelle ließ man zurück. Die Wiederherstellung des Thronsaales wird keine Schwierigkeiten bereiten. Sein ehemaliges Aussehen findet sich

worden war, stellte das Kriegsministerium eine Berufung an die zuständige Kriegsamtstelle, wie sie in jedem Generalkommando-Bezirk besteht, anheim. Den Kriegsamtstellen und stellvertretenden Generalkommandos ist ferner vom Kriegsministerium nahegelegt worden, die Einreichung und Prüfung von neuen Gesuchen für solche Bauten bei den Polizeibehörden zu gestatten, deren Inangriffnahme unmittelbar nach Beendigung des Kriegszustandes im öffentlichen Interesse liegt, insbesondere aber für Bauten, die Wohnzwecken zu dienen bestimmt sind. Eine Zurückstellung von Wehrpflichtigen, die mit der Anfertigung oder Prüfung von derartigen Bauge-suchen beschäftigt werden sollen, könne aber nicht in Frage kommen. —

Tote.

Dr. Jakob Joh. von Weyrauch †. Im 72. Lebensjahr ist der frühere Professor der Ingenieur-Mechanik an der Technischen Hochschule zu Stuttgart Dr. Jakob Joh. von Weyrauch am 13. Februar d. J. nach langem Leiden gestorben. Vierzig Jahre lang hat er dem Lehrkörper dieser Hochschule angehört und durch zahlreiche grundlegende Arbeiten auf seinem Sondergebiet hat er in hervorragender Weise mitgewirkt an einer Entwicklung, die von der Empirie zur exakten Wissenschaft führte. Am 8. Okt. 1845 zu Frankfurt a. M. geboren, studierte er um die Mitte der 60er Jahre v. Jahrh. am Polytechnikum und der Universität Zürich, woselbst er auch den Doktorgrad erwarb. Eine kurze praktische Tätigkeit im Zentralbüro der Berliner Verbindungsbahn unterbrach der Krieg von 1870/71, an dem er als Kämpfer teilnahm. Nach mehrjährigen Studienreisen im In- und Ausland finden wir ihn schon 1874 als Privatdozent für reine und angewandte Mechanik in Stuttgart, 1876 wird er außerordentlicher und 1880 ordentlicher Professor an dieser Hochschule mit dem weitgehenden Lehrauftrag für: analytische Theorie der Ingenieur-Konstruktionen, mathematische Theorie der Elastizität, mechanische Wärmetheorie, Aërostatik und -Dynamik. Er gehörte damit gleichzeitig den Abteilungen für Bau- und Maschinen-Ingenieurwesen, sowie für allg. Wissenschaften an. Erst im Jahr 1915 legte er vorgeschrittenen Alters halber sein Lehramt nieder. Berufungen an andere techn. Hochschulen hatte er wiederholt abgelehnt.

Schon 1873 tritt der junge Ingenieur mit einer reifen Veröffentlichung über „Allgemeine Theorie und Berechnung der kontinuierlichen und einfachen Träger“ hervor, die eine vollständige, auf der Differential-Gleichung der elastischen Linie aufgebaute analytische Theorie derselben entwickelt und später noch erweitert wird durch Untersuchungen über die Temperatur-Einflüsse bei kontinuierlichen Trägern. Seine 1876 erstmalig, 1888 in 2. Auflage veröffentlichte Arbeit über „die Festigkeit und Dimensionen-Berechnung der Eisen- und Stahl-Konstruktionen mit Rücksicht auf die neueren Versuche“ bringt für das von Wöhler durch Versuch gefundene Gesetz vom Einfluß wiederholter Schwingungen auf die Spannungen im Eisenquerschnitt den allgemeinen analytischen Ausdruck, der unter dem Namen Launhardt-Weyrauch'sche Gleichung in die Praxis des Eisenbrückenbaues übergegangen ist. Zu seinen bedeutendsten Arbeiten gehört ferner die 1879 erstmalig, 1896 erneut und 1911 zum 3. Mal veröffentlichte „Theorie der elastischen Bogenträger.“ Bei der Berechnung der (damals) neuen Bogenbrücke über den Neckar zwischen Stuttgart und Cannstatt konnte er seine Theorie auch in die Praxis übersetzen. Veröffentlichungen über Aufgaben der graphischen Statik, statisch bestimmte Träger für Brücken und Dächer und eine ganze Reihe bemerkenswerter Schriften über und für Robert Mayer, den Entdecker des Prinzips der Erhaltung der Energie sowie ein mehrbändiges Werk über „Wärmetheorie“, das 1905/07 erschienen ist, vervollständigen die in selbständiger Form erschienenen Arbeiten Weyrauch's. Auch hat er an Luegers Lexikon der gesamten Technik in hervorragender Weise mitgewirkt. Nebenher laufen zahlreiche kleinere Veröffentlichungen namentlich in der Zeitschrift für Baukunde, der Zeitschrift des Architekten- und Ingenieur-Vereins zu Hannover u. a. O. Im letzten Jahrzehnt seines Lebens ist Weyrauch mit Arbeiten auf dem Gebiet der Statik nur noch selten hervorgetreten. Seine letzte uns bekannt gewordene Veröffentlichung vom Jahre 1908 betrifft statisch unbestimmte Fachwerke und den Begriff der Deformations-Arbeit.

Weyrauch war wiederholentlich Rektor der Technischen Hochschule und Mitglied der I. Württemberg. Kammer, in die er als erster Vertreter der Technischen Hochschule durch das Vertrauen des Professoren-Kollegiums entsandt wurde. —

Fr. E.

Wettbewerbe.

Wettbewerb des „Bundes deutscher Gelehrter und Künstler“ betr. Entwürfe für Kriegs- und Krieger-Denk-mäler. Das Preisgericht, das bestand aus den Hrn. Prof. Dr. Amersdorfer in Berlin, Prof. Billing in Karlsruhe, Dir. Dr. Graul in Leipzig, Prof. Hahn in München, Prof. Hosaeus, Prof. Kutschmann und Meier-Graefe in Berlin, Stadtbaurat Prof. Poelzig in Dresden, Reg.-Bmstr. Prof. Seeck und Prof. Behrens in Berlin hat unter den eingegangenen Entwürfen folgende Verfasser mit dem I. Preis in Höhe von 1000 M. ausgezeichnet: Richard Langer mit Erich Richter in Berlin-Steglitz; Otto Placzek in Berlin; W. Wagner in Berlin; Walther Müller in Chemnitz und Willy Hoffmann in Halle.

II. Preise in Höhe von 500 M. erhielten: Fr. Hausser in Ludwigsburg; Paul Kuhnle in Barmen; W. Wagner in Berlin; W. Resch in München; E. Fahrenkamp und Kurt Dämmig in Düsseldorf; Ch. Haker in München; Otto Placzek in Berlin; Arnold Meyer in Bremen und Richard Langer mit Erich Richter in Berlin-Steglitz.

III. Preis in Höhe von 200 M. erhielten: Alfred Vocke in Berlin; Georg Curt Bauch in Dresden-N.; Kurt Dittbrand in Friedenau; Josef Thorak in Charlottenburg; Hans Schellhorn in Wilmersdorf; Richard Kuhnert in Berlin; Franz Brantzky in Köln; Alexander Krausmann in Frankfurt a. M.; Otto Placzek in Berlin; Max Fichte in Berlin; E. Fahrenkamp in Düsseldorf; Richard Langer mit Erich Richter in Steglitz; Adolf Theis in Darmstadt; Robert Bednocz in Breslau; Nikolaus Schmidt in Friedenau; Alfred Glatter in Dresden; Paul Peterich in Westend-Charlottenburg; Josef Klarwein in Gerdauen i. Ostpr.; Karl Schmitz in Aachen; Paul Kuhnle in Barmen; Willibald Seckt in Neukölln; H. F. W. Kramer in Frankfurt a. M.; F. Bonatz in Stuttgart und Wilhelm Poetter in Essen.

Ehrevoll erwähnt wurden die Arbeiten von: Otto Roth in Karlsruhe; Emil Pohle in Hedersleben; Karl Baur in München; K. Mäcke in Stuttgart; Vogel in Kiel; Paul Buhrow in Berlin; Oskar Pfennig in Stuttgart; Walther Müller in Chemnitz; Wilhelm Poetter in Essen; R. Böhland in Schöneberg; Heinrich Warnecke in Steglitz; Heinrich Brandt in Berlin; Hans Sausser in Kassel; Alfred Walter in Breslau; Frau Maria Graumüller in Saaleck; Josef Thorak in Charlottenburg; Ernst Pfeiffer in München; Otto Placzek in Berlin; Richard Knöhl in Hamburg; W. Resch in München; Alfred Müller in München; Wolfgang Wallner in Köln; Fr. Martha Zimmermann in Karlsruhe; P. Bonatz in Stuttgart; R. Claassen in Meiningen; Jos. Wentzler in Köln; Willy Hoffmann in Halle; Max Hofstetter mit Fritz Schulz in Bamberg; E. Wörner, R. Gebhardt in Stuttgart; Hans Schellhorn in Wilmersdorf; Willi Schade in Wilmersdorf.

Ferner wurden eine Reihe von Entwürfen angekauft und eine Reihe weiterer Arbeiten zur Veröffentlichung in einem Sammelwerk in Aussicht genommen. —

Chronik.

Ein neues Rathaus in Herford, nach den Plänen des Arch. Prof. Kanold von der Techn. Hochschule zu Hannover errichtet, ist soeben seiner Bestimmung übergeben worden. Umgestaltungen der Straßenanlagen in der Umgebung und Errichtung einer Markthalle gingen mit dem Bau Hand in Hand. Insgesamt wurden hierfür rd. 900 000 M. bewilligt. —

Ausgestaltung der Wiener Verkehrs-Anlagen. Ein von der Stadt Wien begründetes Studienbüro für die Untergrundbahnen, zu dessen Leitung der Bauinspektor Musil berufen wurde, hat die Aufgabe, die Frage der städtischen Untergrundbahnen für Wien zu studieren und so vorzubereiten, daß unmittelbar nach Friedensschluß mit dem Bau begonnen werden kann. Gleichzeitig soll die Wiener Stadtbahn eine Ausgestaltung erhalten, die sie befähigt, den Anforderungen des Verkehrs besser zu entsprechen, als bisher. Das soll durch die Anlage von Nebenlinien und durch Verbindung der Stadtbahn mit dem Netz der zukünftigen Untergrundbahnen erfolgen. —

Ein Elbe-Oder-Donau-Verein soll in Dresden gegründet werden. Der Verein soll den Zweck haben, die Herstellung eines Großschiffahrtsweges zwischen der Elbe und der Donau durch eine Verbindung der kanalisierten kleinen Elbe mit dem geplanten Donau-Oder-Kanal zu betreiben. Der Verein soll seinen Sitz in Dresden haben. —

Inhalt: Die Tätigkeit des Wessobrunner Stuckators Johann Michael Feichtmayr in Württemberg. — Vermischtes. — Tote. — Wettbewerbe. — Chronik. —

Bildbeilage: Pfarrkirche ad SS. Cosmam et Damianum in Gutenzell.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., in Berlin.
Für die Redaktion verantwortlich: Albert Hoffmann in Berlin.
Buchdruckerel Gustav Schenck Nachflg. P. M. Weber in Berlin.



DEUTSCHE BAUZEITUNG

51. JAHRGANG. № 17. BERLIN, DEN 28. FEBRUAR 1917.

Die Tätigkeit des Wessobrunner Stuckators Johann Michael Feichtmayr in Württemberg.

Ein Beitrag zur Charakterisierung der Kunst der Gebrüder Feichtmayr aus Wessobrunn.

Von Dr.-Ing. Willy P. Fuchs in Stuttgart. (Fortsetzung.) Hierzu die Abbildungen S. 83.

Die Klosterkirche, jetzt katholische Pfarrkirche, ad SS. Cosmam et Damianum in Gutenzell (Bildbeilage zu Nr. 16) stammt ihrer Anlage nach aus dem Ende des 14. Jahrhunderts: eine dreischiffige Basilika mit hohem Mittelschiff und kurzem Achteck-Chor. Das Mittelschiff besaß damals fünf durch Gurtbogen geteilte Hauptjoch, ihnen entsprachen beiderseits zehn Seitenschiffjoch. Erst zehn Jahre nach Zerstörung von Kloster und Kirche wird diese, in den Jahren 1755—56, einer völligen Erneuerung unterzogen. Die Aufgabe Feichtmayr's, der damit betraut wurde, war nun wohl die, dem Bau unter möglichster Schonung der vorhandenen Mauerteile ein neuzeitliches Kleid zu geben. Die von ihm hiernach angeordneten baulichen *) Maßnahmen bestanden in Umkleidung der dünnen mittelalterlichen Pfeiler und deren Verbindung durch Halbkreisbogen, Umgestaltung der Fenster der Hochschiffwände nach der Baßgeigenform und endlich in Neuwölbung des Mittelschiffes und der Seitenschiffe (des ersteren abwechselnd durch Flachkuppeln mit Hängewickeln und durch flache Tonnen mit Stichkappen). Ferner wurden die drei westlichen Hauptjoch für den Frauenchor abgetrennt; ihre Zusammengehörigkeit wurde auch in der Wölbung — durch längliche Flachkuppeln — zum Ausdruck gebracht. Für den Entwurf der Dekoration waren die großen Flächen der Hochwände des Mittelschiffes naturgemäß von bestimmender Bedeutung. Feichtmayr pflegt sie durch große, mit Malereien geschmückte Spiegel zu meistern, deren farbige Flecke den Rhythmus der Jochteilung unterstreichen und durch ihre Harmonie mit den farbigen Gewölbespiegeln einen dekorativen Zusammenhang zwischen Wand und Decke herstellen, der in stilreinen mittelalterlichen Räumen meist fehlt. Jener Rhythmus der Jochteilung ist durch flache, gedoppelte Pilaster bewirkt und zwar so, daß in den Jochen mit Stichkappen durch Zwischenpilaster noch eine Unterteilung — entsprechend den Seitenschiffjochen — erzeugt wird. Alle Profilierungen der Gesimse, Archivolten und Spiegelrahmen sind äußerst zart, sodaß der kräftig reliefierte ornamentale Schmuck um so stärker hervortritt. Die Stuckdekorationen sind nur an geometrischen Orten angebracht: Am Scheitel der Archivolten, am Fuß und Kopf der Wandpilaster, an den Mittelteilen der Fenster und Wandspiegel, an den Scheiteln der Gurtbögen und am Rande der Deckenspiegel. Eine Eigenart Feichtmayr'scher Dekorationskunst sind die Umrahmungen der Spiegel auf den Hängewickeln und den Tonnenwickeln. Auch die große Fläche der Triumphbogenwand bot Gelegenheit zur Anordnung einer ihrer Bedeutung entsprechenden ornamental Gruppe: das Motiv eines Doppelwappens (der Zisterzienser und der Aebtissin von Gall) ist unterlegt und erbreitet durch eine faltige, von Putten gehaltene Draperie, deren

unsymmetrische Zeichnung den Kenner des Rokokostiles keineswegs überrascht. Freiplastische Putten über den Gebälken der Gurtenpilaster markieren die Bedeutung dieser struktiv wichtigen Punkte. Alle diese Einzel-Elemente der dekorativen Komposition zusammen genommen bilden ein treffliches Beispiel für den Feichtmayr'schen Grundsatz der Dekoration mittelalterlicher Räume, das kurz etwa so zu umreißen wäre: Neben großer Freiheit und Lebhaftigkeit in Komposition und Ausführung keine Verschleierung und Ueberwucherung des architektonischen Aufbaues, sondern vielmehr sinnenfällige Verdeutlichung der Funktionen und gewissermaßen Erheiterung des strengen architektonischen Gerüsts durch Lebhaftigkeit des ornamentalen Schmuckes in Form und Farbe.

Das Münster des Benediktinerklosters Zwiefalten wurde von dem berühmten bayerischen Baumeister Joh. M. Fischer in den Jahren 1738—1765 erbaut und gilt als eine der vorzüglichsten Barockkirchen Süddeutschlands. So wenig künstlerischen Wert das Äußere des Baues besitzt, so sehr überrascht das Innere durch die Großartigkeit seiner Raumverhältnisse und die Pracht seiner Dekorationen (Bildbeilage folgt in No. 20). Eine ausgesprochene Saalkirche, macht sie trotz ihrer geringen Breite einen nicht weniger weiträumigen Eindruck, als ein anderer noch größerer Bau Fischer's, die Benediktiner-Kirche zu Ottoheuren. Es rührt das wohl daher, daß das Verhältnis von Unterbauhöhe (bis zum Kämpfer gemessen) und Gesamthöhe zur lichten Weite des Raumes bei beiden annähernd dasselbe ist und deshalb ein Vergleich aus dem Gedächtnis den Unterschied der absoluten Maße kaum wahrnehmbar macht. Dagegen kommt Ottoheuren vermöge seiner zentralen breiten Raumgruppierung dem barocken Raumideal noch näher als Zwiefalten, dessen Hauptreiz eben in seiner bühnenartigen Tiefenwirkung, ähnlich derjenigen der sogenannten Voralberger Münster**), beruht. Die Urheberschaft Feichtmayr's an den Entwürfen zur Innenausschmückung steht außer Frage, ebenso seine Leitung der Stuckatur-Arbeiten. Der Raum-Organismus einer Barockkirche stellte seiner Kunst eine ganz anders geartete Aufgabe, als der einer mittelalterlichen Anlage wie Gutenzell. Im barocken Raum keine senkrechten Mauerflächen des Mittelschiffes, sondern Auflösung der Wände durch Öffnung nach seitlichen Nischenräumen; größere Breite des Mittelschiffes, infolgedessen Ueberwiegen des oberen Raumteiles gegenüber dem unteren (bei Zwiefalten Verhältnis der beiden Teile etwa 1:1, bei Gutenzell 1:3,5) und endlich kein rhythmisch abgeteiltes Mittelschiffgewölbe mehr, sondern verschiedenartige Gewölbesysteme aneinander gereiht und ihr freier Zug nur einmal, an der Vierung, durch Gurtenbildungen

*) Feichtmayr ist hier also auch Architekt, nicht nur Innendekorateur.

**) Ueber das Voralberger Münsterschema vergl. die Voralberger Bauschule von Prof. Dr. B. Pfeiffer, Württ. Vierteljahrshelte 1904.

unterbrochen und gefaßt. Die überragende Wirkung des oberen Raumes wird noch verstärkt durch die reichere malerische und plastische Ausschmückung ihrer vielgestaltigen Wölbungen. Will man die schrankenlose Verschmelzung von malerischem und plastischem Schmuck als Ideal der Rokoko - Dekoration gelten lassen, dann kommt ihm Zweifel an ohne Zweifel am nächsten von allen mir bekannten Kirchenräumen. Während in Ottobeuren der Erreichung dieses Ideales die strenge Gruppierung der vier quadratischen Kuppelgewölbe hemmend entgegen wirkte, war ihm hier die freie Längs-Entwicklung der gurtlosen Mitteltonne besonders günstig. Die Malerei bedeckt nahezu die ganze Gewölbefläche und hört erst da auf, wo durch das Einschneiden der Fensterkappen Zwickel entstehen, die durch plastisch umrahmte Spiegel besonders gefaßt sind (Abbildung S. 83). An den Grenzstellen gehen Malerei und Plastik eine derartig innige Verbindung miteinander ein, daß z. B. ein gemalter Engel ein plastisch angesetztes Bein besitzt und anderseits die Schaumwellen der Stuckzieraten in die malerischen Darstellungen übergreifen und sie ganz willkürlich durchschneiden. Die ganze Wölbdecke ist mit toniger Malerei und Stuckatur überzogen und dadurch — trotz deren krauser Ornamentik — eine durchaus geschlossene Gesamtwirkung erzielt, im Gegensatz zu Ottobeuren, wo die zahlreichen farblosen Gurte eine solche nicht aufkommen lassen. Dem farbigen Band der Gewölbe entspricht das in den Farben noch stärkere, aber weniger zusammenhängende Längsband der rhythmisch aufgereihten Säulenpaare. Beide farbigen Bänder sind hell versetzt durch die zwei farblosen Bänder der zu jenen Säulenpaaren gehörigen Sockel und Gebälke. Das Band der Säulenpaare ist in sich rhythmisch unterbrochen, einmal durch die freigeschwungene Wagrechte der Emporen, deren lebhaft Grundriß-Bewegung einen reizvollen Gegensatz bildet zu den straffen Senkrechten der Säulen (Bewegungs- und Richtungs-Gegensatz), zum zweiten durch den Kulissen-

Rhythmus der Altarnischen, deren reiche farbige und plastische Dekoration als ein Rezipiativ zu den Gewölbdekorationen anzusehen ist. Den Schlußakkord der gesamten Dekorations-Symphonie bilden die beiden weit in die Triumphbogen-Oeffnung hinein ragenden dekorativen Prachtstücke der Kanzel und ihres Gegenstückes. Man sieht aus alledem, wie sehr die dekorative Ausschmückung des Raumes dessen Tendenz zur Längs-Entwicklung unterstützt, die auf den Brennpunkt der kirchlichen Funktionen, den Hochaltar, hinleitet (in einer mehr zentralen, diffusen Anlage wie Ottobeuren ist eine solche Richtungs - Konzentration nicht möglich).

Wie in Gutenzell und Ottobeuren hat Feichtmayr die Knotenpunkte über dem Kämpfer der Vierungssäulen durch plastische Gruppen kräftig betont. Sie bleiben trotz der Lebhaftigkeit ihrer Umrißwirkung durchaus im Rahmen der Gesamthaltung. Dagegen überschreiten die zwischen den Säulen da und dort verstreuten Wolkengebilde das vom Standpunkt einer ernsten Kunst zulässige Maß spielerischer Dekorationsweise. Einerseits die Steigerung der dekorativen Mittel in den oben genannten Bändern, angefangen von dem farblosen Sockel- und Gebälke-Band über das farbige Säulenband bis zum farbigen und plastisch am reichsten behandelte Gewölbeband, und anderseits die geschlossene und konzentrierte Durchführung des Schmuckes haben eine Kraft und gleichzeitig Ruhe der Gesamtwirkung zuwege gebracht, wie sie selbst Feichtmayr nirgends sonst erreichte und wie sie in gleichem Maße zur damaligen Zeit wohl nur noch in der Klosterkirche von Maria Einsiedeln zu finden ist. Während dagegen in Ottobeuren nach früherem die Ruhe der Gesamterscheinung durch den Mangel an Geschlossenheit der Gewölbe - Dekoration beeinträchtigt wird, verhindert in Gutenzell das in anderer Hinsicht lobenswerte Gleichgewicht von Wand- und Decken-Dekoration die Erreichung des vornehmsten Zieles der Dekorationskunst, wie jeder Kunst: Konzentration und Steigerung. — (Schluß folgt.)

Vermischtes.

Im Verkehr mit der Redaktion der „Deutschen Bauzeitung“ bitten wir Folgendes zu beachten: Die Aufnahme von Beiträgen unseres Arbeitsgebietes erfolgt entsprechend dem Raum der Zeitung und nur nach sachlicher Prüfung. Sämtliche Zusendungen erbitten wir ausschließlich „An die Redaktion der Deutschen Bauzeitung“, nicht an eine Person. Die Einsendung muß portofrei erfolgen; zur Rücksendung ist das entsprechende Porto beizulegen. Anfragen von allgemeinem Interesse werden im Briefkasten beantwortet, andere Anfragen unmittelbar. Wir bitten, auch hier für Rückfragen Porto beizulegen. Die Beantwortung erfolgt unentgeltlich, ist jedoch an den Nachweis des Bezuges der „Deutschen Bauzeitung“ geknüpft. Eine Verpflichtung zur Beantwortung können wir nicht übernehmen. —

Zum 75. Geburtstag von Hugo Licht. Am 21. Febr. 1917 feierte der Geheime Baurat Prof. Dr.-Ing. h. c. Hugo Licht in Leipzig seinen 75. Geburtstag. Berlin und Leipzig, namentlich das letztere, sind die Stätten seines erfolgreichen Schaffens, das in der Baugeschichte der Gegenwart seinen bleibenden Ausdruck finden wird. Denn Hugo Licht gehört zu der nicht eben zahlreichen Gruppe deutscher Baukünstler, die, auf dem Studium der italienischen Renaissance aufbauend, mit Erfolg daran gearbeitet haben, der etwas blutlos gewordenen Baukunst der Zeit vor dem deutsch-französischen Krieg neue Säfte und frische, warme Impulse zuzuführen. Sein Lebenswerk hat in allem, was er unternahm, von den Wohnhäusern in der Kurfürsten-Straße in Berlin bis zum neuen Rathaus in Leipzig Charakter und Temperament. Die Art, wie er sich einer Aufgabe bei unermüdlichen Studien bemächtigte, war stets die eines wahren Künstlers. Möge die milde Abendsonne ihm noch lange leuchten! —

Zum 75. Geburtstag von Heinrich Kayser. Am heutigen 28. Februar 1917 begeht der Geheime Baurat Prof. Dr.-Ing. h. c. Heinrich Kayser in Berlin seinen 75. Geburtstag. Was er im Zusammenarbeiten mit Karl von Groszheim in den Jahrzehnten nach dem deutsch-französischen Krieg für den Aufschwung des Faches in Deutschland in baukünstlerischer Hinsicht getan, was er, der auch mehrere Jahre Vorsitzender des „Vereins Berliner Künstler“ war, der Berliner Kunst im Allgemeinen und in ihren Ausstrahlungen auf das übrige Deutschland in der langen Periode bester Schaffenskraft gewesen ist, das haben wir aus Anlaß seines siebenzigsten Geburtstages an dieser Stelle zum Ausdruck gebracht. Diese Verdienste anerkennend zu loben, ernannte die Technische Hochschule zu Karlsruhe den Siebzigjährigen zu ihrem Ehrendoktor der technischen Wissenschaften. Als nach dem Tode von Grosz-

heim's das Atelier aufgelöst wurde, blieb Kayser noch mehrere Jahre fachlich tätig und beschäftigte sich eingehend mit Fragen allgemeiner Natur, z. B. mit einer kubischen Bauordnung für Berlin. Der Jubilar war langjähriger Vorsitzender der „Vereinigung Berliner Architekten“, die unter ihm ein frisches Leben entfaltete und zu großen Aufgaben schritt, es sei nur an die Frage der Bearbeitung der Honorarnorm und an die Einleitung der Bewegung „Groß-Berlin“ erinnert. Seine großen Verdienste um die Allgemeinheit des Faches ehrte die „Vereinigung“, indem sie ihn am 6. April 1911 zu ihrem Ehrenmitglied ernannte. —

Tote.

Hofbaumeister Otto Brückwald †. Im Altersheim des Leipziger Johannis-Hospitals, wohin er sich seit längeren Jahren schon von der Welt zurück gezogen hatte, sodaß er kaum mehr in weiteren Kreisen bekannt war, starb am 15. Februar 1917 der Hofbaumeister Otto Brückwald, der Erbauer des Festspielhauses in Bayreuth, dessen Anlage und Einrichtung er im Jahrgang 1875 unserer Zeitung selbst eingehend dargestellt hat. Richard Wagner hat ihm in seinen gesammelten Schriften, in den Aufsätzen: „Bayreuth, das Bühnenfestspielhaus“ und „Ein Rückblick auf die Bühnenfestspiele des Jahres 1876“ ein Erinnerungsmaal gesetzt. Karl Brandt in Darmstadt, Wagners umsichtiger Gehilfe bei der Verwirklichung des Festspiel-Gedankens, war es gewesen, der dem Meister zu Beginn der siebziger Jahre den noch gänzlich unbekannten Architekten Otto Brückwald aus Leipzig zuführte, dessen Tätigkeit Wagner so zu schätzen lernte, daß er beim Richtfest des Hauses am 2. August 1873 in gebundener Form von ihm sagte:

„Ohne den Brückwald, seinen Riß und Plan, kamen wir sicher nicht auf das Gerüst heran. Betrachtet's genau: das war eine Kunst, Solch' Werk wächst nicht aus Nebel und Dunst!“

Richard Wagner äußerte, Brandt habe ihm mit Brückwald einen Architekten zugewiesen, mit dem er sich über die Eigentümlichkeiten des Bühnenfestspielhauses so genau und erfolgreich verständigte, „daß dieses Gebäude als das einzige, meine Unternehmung überdauernde Zeugnis der Tüchtigkeit derselben für die Würdigung und Bewunderung jedes Sachkenners dastehen darf.“ Gleichwohl darf man den Anteil Brückwalds an dem Werk von Bayreuth nicht überschätzen. Zunächst fällt auf, daß Gottfried Semper, der mit Richard Wagner schon aus der Dresdener Zeit her befreundet, politisch einer Gesinnung war, und mit ihm flüchten mußte, als Wagner den Anspruch tat: „Die Linken, das sind die Rechten“, nicht zu

dem Werk herangezogen wurde. 1866 hatte Semper den großartigen Entwurf für das Münchener Festspielhaus angefertigt, der schon alle Grundzüge des Bayreuther Hauses enthielt. Zur Ausführung kam er nicht; Unterströmungen aller Art verhinderten sie. Ob und wie weit Wagner selbst der Ausführung durch Semper entgegen stand, bleibe

nach Deiner Seite fällt.“ Hier spricht offenbar ein starkes Gefühl der Eifersucht mit. Semper versah denn auch den Brief mit der Bemerkung, seit seinem Empfang sei es ihm klar gewesen, „daß es so kommen würde, wie es gekommen ist.“ Das Ergebnis dieser Vorgänge war eine nachhaltige Verstimmung zwischen beiden, die ein



Altar der Kapelle St. Magnus von Gossenzug.
Von Dr.-Ing. Willy P. Fuchs in Stuttgart.



Stuckdekoration aus dem Münster zu Zwiefalten.
Die Tätigkeit des Wessobrunner Stucktors Johann Michael Feichtmayr in Württemberg.

dahin gestellt. Ein Brief Wagners an Semper aus dem Anfang des Jahres 1867 enthält die Stelle, wenn Wagner nur seine persönliche Ruhe und Sicherheit vor Augen habe, „so müßte ich dem König (Ludwig II.) von der jetzt beschlossenen Ausführung des Baues geradenwegs abraten; denn alles, was hierbei odios gedeutet und verwendet werden kann, wird mir einzig aufgebürdet, während der Ruhm der Unternehmung einzig

ferneres Zusammenwirken unmöglich machte. Nicht etwa die Berufung Sempers 1871 von Zürich nach Wien verhinderte die Mitwirkung des Meisters bei dem Werk von Bayreuth, sondern der sich mehr und mehr entwickelnde Gegensatz. Alles Wesentliche der Sache selbst war durch Wagner und Semper schon vorbereitet. In der Festschrift zur Grundsteinlegung des Bayreuther Hauses schrieb Wagner, aus der zuerst von ihm gefühlten Nöti-

gung, den technischen Herd der Musik, das Orchester, unsichtbar zu machen, „ging allmählich die gänzliche Umgestaltung des Zuschauerraumes unseres neu-europäischen Theaters hervor.“ Semper erkannte jedoch, daß mit einer einfachen Tieferlegung des Orchesters, durch die es unterhalb der von den einzelnen Plätzen auf die Bühne führenden Sehlinien lag, wohl den Besuchern der unteren Teile des Zuschauerraumes, nicht aber auch denen der Ränge genützt sei, am wenigsten denen der Proszeniumslogen. Diese Erkenntnis und nicht eine antiquarische Liebhaberei für das antike oder das Renaissance-Theater führte Semper zur amphitheatralischen Form der Cavea, die nur in den Grenzen des menschlichen Sehens und Hörens ihre eigenen Grenzen habe. Der große Hörsaal mit der ihm zugehörigen Bühne sei der Kern des Gebäudes, um den sich alles Andere als ihm dienend ordne. „Um die Orchestra den Augen aller Zuhörer zu entziehen, ohne durch deren zu tiefes Versenken unter den Boden des Hörsaals und unter die Bühne den durchaus notwendigen Zusammenhang zwischen dem Bühnenspiel und dem Orchesterspiel zu stören oder ganz zu verhindern, bleibt nur die einzige Auskunft, das Auditorium nach antiker Weise anzulegen, als ansteigenden Sitzstufenbau (Cavea) und von der modernen Logeneinrichtung vollständig abzusehen.“ Das wurde bereits 1867 geschrieben. Aus dem Vorstehenden erhellt, daß die Mitwirkung Brückwald's bei dem Werk von Bayreuth in der Hauptsache praktischer, nicht organischer oder schöpferischer Natur war. Alles Organische war beim Beginn der Tätigkeit des jüngst Verstorbenen bereits gegeben. Es sollen mit dieser Feststellung seine Verdienste nicht verkleinert werden. Es soll lediglich ein gewisses Ueberschwang entgegen getreten werden, der Brückwald bezeichnet als „Mitschöpfer an der Weihstätte des deutschen Dramas aus dem Geist der Musik auf dem lieblichen Hügel bei Bayreuth“. Das Haus ist heute baufällig. Möge der Wiederaufbau nach dem Krieg auch seinen Wiederaufbau in monumental Formen als eine erste Weihstätte deutschen Geistes und deutscher Kunst in Bayreuth oder an einem anderen Ort herbeiführen! — —H.—

Ob.-Baurat Dr.-Ing. h. c. Jos. Riehl in Innsbruck †. Im 75. Lebensjahr ist in Innsbruck der Ob.-Brt. Dr.-Ing. Jos. Riehl, ein hervorragender Eisenbahn-Ingenieur und Großunternehmer Oesterreichs, gestorben, der sich ganz besondere Verdienste, namentlich um die Schaffung und Ausführung elektrisch betriebener Bahnen und um die Verwertung von Wasserkraften in Tirol erworben hat und aus diesem Grunde i. J. 1912 von der Technischen Hochschule Wien auch zum Doktor der technischen Wissenschaften ehrenhalber ernannt worden ist. Die Bahn auf den Ritten bei Bozen (teils Adhäsions-, teils Zahnradbahn), die elektr. betriebene Bahn im Stubai- und Montafoner-Tal, die Tauterer-Bahn, die Bahn Innsbruck-Igels und die Seilbahn auf die Hungerburg bei Innsbruck sind von ihm ausgeführt und z. T. geplant, die hervorragenden Bauten der elektr. betriebenen Bahn Innsbruck-Scharnitz-Mittenwald-Garmisch-Partenkirchen-Reutte (Karwendel- und Mittenwald-Bahn), ein gemeinsames Werk der österreich. und bayer. Staatsbahnen, sind in ihrem österreich. Teil von der von ihm geleiteten Baufirma Jos. Riehl ausgeführt, desgl. das große, zu ihrem Betrieb dienende Elektrizitätswerk am Rutzbach und das Sill-Werk der Stadt Innsbruck. Die Entwicklung des Verkehrswesens in Tirol verdankt ihm viel. Die Stadt Innsbruck hat seine Verdienste um ihr Gemeinwesen, an dessen Arbeiten er auch als Gemeinderat lebhaften Anteil nahm, durch Ernennung zum Ehrenbürger gewürdigt. —

Geheimer Baurat Armin Wegner †. Am 11. Februar 1917 starb in Davos infolge eines Herzschlages der Regierungs- und Geheimer Baurat Armin Wegner, Mitglied der kgl. Eisenbahn-Direktion Frankfurt a. M. Den Lesern der „Deutschen Bauzeitung“ ist der Verstorbene bekannt durch eine schöne Arbeit über „Die Moschee Sultans Selims II. zu Adrianopel und ihre Stellung in der osmanischen Baukunst“, die er im Jahrgang 1891 veröffentlichte. Wegner wurde am 15. April 1850 zu Elbing geboren, machte seine allgemeinen Studien auf den Gymnasien zu Bromberg und Posen, war in Posen 1½ Jahr Bau-Eleve und studierte seit Oktober 1872 die Baukunst auf der Bau-Akademie in Berlin und auf dem Polytechnikum zu Stuttgart. 1876 machte er das Bauführer-Examen und fand von 1876 bis 1878 praktische Verwendung beim Kreisbauamt in Samter, beim Zentralbahnhof in Posen und seit 1878 bei Regulierungs-Arbeiten in Schrimm. Im Mai 1881 zum Regierungs-Baumeister ernannt, wurde Wegner zunächst in Berlin beschäftigt und rückte 1890 zum Bauinspektor vor. Er war um diese Zeit im Orient, namentlich in Konstantinopel tätig und erhielt für Studien

auf dem Gebiet der türkischen Baukunst neben einer Ordensauszeichnung die türkische Medaille für schöne Künste. Nach Berlin zurückgekehrt, wurde er zur Eisenbahn-Direktion versetzt und erbaute hier auf Grund einer Entwurfsskizze von Hermann Eggert das Eisenbahn-Direktionsgebäude am Schöneberger-Ufer. 1896 wurde Wegner der Eisenbahn-Direktion in Cassel überwiesen, wurde 1898 zum Baurat und 1901 zum Regierungs- und Baurat ernannt. 1903 ging er zur Eisenbahn-Direktion nach Frankfurt a. M., wo er 1911 zum Geheimen Baurat ernannt wurde. Hier führte er 1906—1908 mit einem Kostenaufwand von 2 150 000 M. das Gebäude der kgl. Eisenbahn-Direktion am Hohenzollern-Platz im Stil des Mainzer und Alt-Frankfurter Barock aus. —

Professor Dr.-Ing. h. c. Rudolf Dyckerhoff †. Nach kurzer Krankheit ist am 23. Febr. d. J. zu Biebrich a. Rh. Prof. Dr.-Ing. h. c. Rud. Dyckerhoff, Teilhaber der Portland-Zementfabrik Dyckerhoff & Söhne G. m. b. H. in Amöneburg bei Biebrich im 75. Lebensjahr gestorben, ein um die Entwicklung der deutschen Zementindustrie, vor allem ihrer wissenschaftlichen Grundlagen hochverdienter Fachmann. Wir behalten uns vor, auf seine Lebensarbeit in unseren „Mitteilungen über Zement, Beton- und Eisenbetonbau“ noch näher zurück zu kommen. —

Wettbewerbe.

Einen Ideen-Wettbewerb betr. Entwürfe für einen Ehrenfriedhof auf dem Friedhof Eichhof in Kiel veranstaltet der evangelisch-lutherische Parochial-Verband in Kiel unter deutschen Architekten und Gartenkünstlern, die in Schleswig-Holstein ansässig sind. Frist: 1. Mai 1917. Summe der Preise 1500 M. Unterlagen gegen 3 M. durch die Kirchenkasse in Kiel, Flämische Straße 2a. —

Chronik.

Ein neues Gebäude der k. k. österreichischen Export-Akademie in Wien ist auf dem Gelände der ehemaligen Döblinger Gaswerke nach den Entwürfen des Architekten Z. V. Keller in Wien während des Krieges erbaut worden. —

Ein neues Gebäude der veterinärpolizeilichen Anstalt in Schleißheim ist auf einem 6 Tagwerk großen Gelände im Westen der Station noch vor dem Krieg errichtet worden. Die Entwürfe stammen von Ministerialrat v. Reuter, ihre Ausarbeitung hatte Bauplats-Assessor Karl Hoepfel. Die Gebäude bestehen aus 3 Gruppen: dem eigentlichen Anstaltsgebäude, den Stallbauten und dem Wohnhaus. Die Gebäude sind Putzbauten und schließen sich dem baulichen Charakter von Schleißheim an. Das Hauptgebäude enthält die pathologische-anatomische und die Impf-Abteilung, die Abteilung für Impfstoff-Bereitung und das bakteriologische Haupt-Laboratorium, eine Bücherei, Laboratorien, Sammlungsräume und ein Atelier. Die Stallungen sind für Pferde, Schweine, Schafe und Hunde eingerichtet; das Wohnhaus enthält die Wohnungen des Direktors und des ersten Assistenten. —

Kraftwerk und Rheinhafen in Klein-Hüningen. Für die Anlage eines Kraftwerkes und eines Rheinhafens in Klein-Hüningen bei Basel werden die Pläne ausgearbeitet. Mit dem Bau soll unmittelbar nach der Genehmigung durch den Bundesrat begonnen werden. —

Ein neues Landtagsgebäude in Oldenburg, mit einem Aufwand von etwa 550 000 M. nach den Entwürfen der Architekten Prof. Paul Bonatz und Scholer in Stuttgart hergestellt, ist kürzlich mit der 33. Sitzungs-Periode des oldenburgischen Landtags eröffnet worden. —

Neckar-Großschiffahrt bis Eßlingen. In der württembergischen Presse wird nach der großen 13 Millionen-Stiftung des Fabrikanten Rob. Bosch in Stuttgart für die Zwecke des Ausbaues des württembergischen Wasserstraßennetzes der Anschluß von Reutlingen-Tübingen und von Göppingen an die Neckar-Schiffahrt gefordert. Durch eine Neckar-Kanalisation Eßlingen — Plochingen — Kirchentellinsfurt, wobei Kirchentellinsfurt Hafen sowohl für Reutlingen wie für Tübingen würde, würde der Verkehr einer großen Reihe von Bahnstationen in den Bereich der Neckar-Schiffahrt gezogen. Auch ein Stichkanal Plochingen — Eßlingen unter Benutzung der Fils wird vorgeschlagen. Die Ausdehnung der Großschiffahrt mit 600-Tonnen-Kähnen wird bis Plochingen verlangt. Seitens der staatlichen Behörden sind die Pläne hierzu schon ausgearbeitet. Die Kosten der Anlage werden bis Plochingen neben der 13 Millionen-Stiftung von Bosch noch mit 50 Millionen M. berechnet, die vom Reich, von Schiffsabgaben oder aus anderen Quellen erwartet werden. —

Die Anlage eines Heldenhaines in Bayreuth ist auf einem Gelände westlich des Festspielhauses durch die Gemeindebehörden beschlossen worden. Auf dem Gelände sollen bei entsprechender architektonischer Gestaltung ein Bismark-Denkmal und ein Helden-Denkmal errichtet werden. —

Inhalt: Die Tätigkeit des Wessobrunner Stuckators Johann Michael Feichtmayr in Württemberg. (Fortsetzung.) — Vermischtes. — Tote. — Wettbewerbe. — Chronik. —

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., in Berlin.
Für die Redaktion verantwortlich: Albert Hofmann in Berlin.
Buchdruckerei Gustav Schenck-Nüchling, P. M. Weber in Berlin.